



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 20]

नई दिल्ली, मंगलवार, जनवरी 12, 2010/पौष 22, 1931

No. 20]

NEW DELHI, TUESDAY, JANUARY 12, 2010/PAUSA 22, 1931

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 8 जनवरी, 2010

सं. टीएएमपी/22/2007-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, हारबर मोबाइल क्रनों के इस्तेमाल के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु तृतीकोरिन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/22/2007-टीपीटी

तृतीकोरिन पत्तन न्यास

.....

आवेदक

आदेश

(दिसम्बर, 2009 के 30वें दिन पारित)

यह मामला पत्तन द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाता मै. पीएसटीएस एंड सन्स प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रचालित 80 टन मोबाइल क्रन के किराया प्रभारों के निर्धारण के लिए तृतीकोरिन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. कुछ व्यापार सदस्यों से यह विदित हुआ था कि निजी प्रचालकों ने तूलीकोरिंग पत्तन और अन्य पत्तनों पर मोबाइल हारबर क्रेनें तैनात की थीं। तथापि, महापत्तनों के दरमान में प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा ऑफर की गई ऐसी सेवाओं के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया था।

2.2. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड सं. 72 विनिर्दिष्ट करता है कि ऐसे मामलों में जहां महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अधीन सेवा प्रदाताओं को प्राधिकार करार प्रदान किया गया था वह बीओटी रियायत करार के तरीके से इतर है, इसलिए अधिकतम दरें पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाएंगी। ऐसी सेवाओं के लिए ऐसी निर्धारित दरें वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ में गए बिना संबद्ध पत्तन पर संयुक्त रूप से लागू होंगी। अतः टीपीटी से मामले की जाँच करने और उपयुक्त कार्रवाई शुरू करने का अनुरोध किया गया था।

3.1. इस परिप्रेक्ष्य में, टीपीटी ने पत्तन द्वारा प्राधिकृत निजी प्रचालक द्वारा प्रचालित 80 टन मोबाइल क्रेन के किराया प्रभार के निर्धारण के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है। पत्तन ने बताया है कि मै0 पीएसटीएस एंड सन्स प्राइवेट लिमिटेड (पीएसटीएसपीएल) पत्तन द्वारा जारी किए गए लाइसेंस के आधार पर पत्तन के ग्रीन गेट क्षेत्र के भीतर 80 टन मोबाइल क्रेन का प्रचालन कर रहे हैं। वे अपने कार्गो के साथ-साथ अन्य उपयोक्ताओं द्वारा प्रहस्तित कार्गो के लिए भी क्रेन उपलब्ध करवा रहे हैं।

3.2. टीपीटी ने सेवा प्रदाता द्वारा उक्ते भेजे गए लागत विवरण में संशोधन किया है। संशोधित लागत स्थिति के अनुसार, परिगणित प्रति पारी दर सेवा प्रदाता द्वारा वसूल की गई रु0 1,36,352 प्रति पारी (अर्थात् 3000 अमेरिकी डॉलर प्रति पारी) के विपरीत रु0 45,082 प्रति पारी होगी।

3.3. टीपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई लागत गणना नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

(रु0 में)

क्र.सं.	विवरण	टीपीटी द्वारा संशोधित (लागत प्रति वर्ष)
क.	निर्धारित लागत	
(i).	तिहरी पारी के लिए लागत पर 10.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास और एकल पारी के लिए पीएसटीएस द्वारा अंगीकृत 4.75 प्रतिशत।	4,307,466
(ii).	बीमा	1,28,1837
(iii).	किराया	446,412
(iv).	सुरक्षा प्रभार	111,600
(v).	आवधि ऋण पर ब्याज	-
(vi).	वेतन और अन्य	1,742,400
(vii).	गोदियाँ सुरक्षा शुल्क और अन्य व्यय	150,000
	कुल (क)	8,039,715
ख.	परिवर्तनीय लागत	
(i).	डीजल और तेल	54,64,260
(ii).	पुर्जों की लागत और अन्य अनुरक्षण प्रभार	54,15,576
	कुल (ख)	108,79,836
ग.	15 प्रतिशत की दर से निवेश पर प्रतिलाभ	5,424,533
घ.	कुल लागत + प्रतिलाभ (क+ख+ग)	243,44,084
ड.	पारियों की सं. प्रतिवर्ष	540
च.	किराया प्रभार प्रति पारी (घ/ड.)	45,082

3.4. टीपीटी ने 80 टन मोबाइल क्रेन के किराये के लिए रु0 45,082/- प्रति पारी के प्रस्तावित प्रशुल्क का अनुमोदन माँगा है। इसने यह भी अनुरोध किया है कि प्रस्तावित दर के अनुमोदन को लंबित रखते हुए 3000 अमेरिकी डॉलर प्रति पारी (अर्थात् रु0 1,36,352/-) की दर पर उपस्कर का प्रचालन करने के लिए प्रचालक को अनुमति दिए जाने की पत्तन की कार्यवाही टीएमपी द्वारा अनुमोदित की जाए।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, टीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव पीएसटीएसएसपीएल और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। पीएसटीएसएसपीएल और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों से प्राप्त टिप्पणियां टीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना/टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थीं। टीपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों को टिप्पणियां पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक समीक्षा के आधार पर, हमारे पत्र दिनांक 20 अप्रैल 2007 द्वारा टीपीटी से विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। टीपीटी ने पत्र दिनांक 24 मई 2007 द्वारा अपना जवाब भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और टीपीटी द्वारा भेजी गई सूचना/स्पष्टीकरणों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	टीपीटी द्वारा भेजे गए जवाब
(i).	जब पत्तन की अपना गणना के अनुसार दर रु0 45031 प्रति पारी परिगणित होती है तो अंतिम दरों के अनुमोदन को लंबित रखते हुए 3000 अमेरिकी डॉलर प्रति पारी (अर्थात् रु0 136352) पर मै0 पीएसटीएस एड सन्स प्राइवेट लिमिटेड (पीएसटीएसएसपीएल) द्वारा तैनात की गई मोबाइल क्रेन के किराया प्रभार को अधिकृत किए जाने के कारण स्पष्ट करें।	टीएमपी को ऐसा लग रहा है कि विनिर्दिष्ट बर्थों पर इस क्रेन का लगातार इस्तेमाल किया जाता है जबकि ऐसी स्थिति नहीं है। यह क्रेन फर्म द्वारा अपने प्रयोजनों के लिए इस्तेमाल की जाती है और जब कभी अन्य नौभरिकों से विशिष्ट मांग प्राप्त होती है तो आकस्मिक आधार पर उपलब्ध करवाई जाती है।  क्रेन के उपयोक्ताओं से कम्पनी द्वारा 3000 अमेरिकी डॉलर प्रति पारी की दर वसूल की जा रही है। तूतीकोरिन स्टीवडोर्स असोसिएशन (टीएसए) के साथ 12 मार्च 2007 को हुई बैठक के कार्यवृत्त द्वारा इस दर को स्वीकार किया था। इसने उक्त बैठक के कार्यवृत्त की प्रति भेजी थी। 3000 अमेरिकी डॉलर की दर टीएमपी के अनुमोदन के अधीन वसूल किया जाना जारी रखा हुआ है।
(ii).	पिछले दो वर्षों 2005-06 और 2006-07 के लिए इस मोबाइल क्रेन द्वारा प्रहस्तित कुल कार्गो और अगले तीन वर्षों में प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित कार्गो भेजें।	पत्तन के पास पूर्व अवधि के लिए संदर्भित मोबाइल क्रेन द्वारा प्रहस्तित कुल कार्गो के ब्योरे नहीं हैं क्योंकि इसे 25 जुलाई 2005 से नया शुरू किया गया है। यह सूचना कम्पनी से प्राप्त की जाए।
(iii).	इस प्रशुल्क की वसूली की इकाई प्रति पारी आधार की बजाय प्रति टन आधार पर अंगीकृत नहीं किए जाने के कारण स्पष्ट करें। प्रति टन आधार अथवा प्रति पारी आधार की बजाय कम से कम प्रति घंटा आधार पर वसूली की इकाई प्रस्तावित करने की संभावना की जाँच करें।	सामान्यतः पत्तनों की मोबाइल हारबर क्रेनों के प्रभार प्रति घंटा आधार पर वसूल किए जा रहे हैं न कि प्रहस्तित टनभार के संबंध में। इसलिए बर्थों में टनभार को वसूली की इकाई के रूप में अंगीकृत करना बल्क प्रहस्तन के ऐसे मामलों में व्यवहारिक नहीं है।
(iv).	कार्य के घंटों की संख्या और सरकार द्वारा निर्धारित उपयोगिता प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए थ्रूपुट के अनुसार क्रेन की क्षमता निर्धारण का विस्तृत परिकलन भेजें।	घंटों की संख्या के अनुसार क्रेन की क्षमता निर्धारण का विस्तृत परिकलन कम्पनी से सीधे प्राप्त किया जाए क्योंकि उपस्कर अपने प्रयोजनों और कभी-कभी अन्य उपयोक्ताओं दोनों के लिए इस्तेमाल किया जाता है।
(v).	यदि यह मोबाइल क्रेन कार्गो के जलयान से लट संचलन, घाट से भंडारण या र्गड अथवा भंडारण या र्गड से घाट स्थानांतरण के लिए तैनात की गई है तो हमारे आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 और सशोधन दिनांक 15 जनवरी 2005 के अनुसार तटीय कार्गो के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर के 60 प्रतिशत पर रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किए जाने की जरूरत है।	जब पत्तन के पास प्रति सहायिकी और रियायती प्रभारों की सुविधा है तो निजी सेवा प्रदाता द्वारा तैनात किए गए निजी उपस्कर के मामले में ऐसे प्रति-सहायिकीकरण के लिए कोई गुंजाइश नहीं है। अतः सुझाव प्रासंगिक नहीं है।



6. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 13 जुलाई 2007 को तृतीकोरिन पत्तन न्यास परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, टीपीटी, पीएसटीएसएमपीएल और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों ने अपने निवेदन किए थे।

7. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, टीपीटी से हमारे पत्र दिनांक 20 जुलाई 2007 द्वारा निम्नलिखित बिन्दुओं पर कार्रवाई शुरू करने का अनुरोध किया गया था:-

- (i). प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं का प्रशुल्क विनियमित करने से संबंधित विधिक प्रावधानों की जाँच करें और टिप्पणी करें कि क्या यह मामला महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 की परिधि में आएगा।
- (ii). इसके प्रचालन क्षेत्र के भीतर इस प्रकार के रखे गए मामलों की पहचान करें और इसकी कार्रवाई योजना प्रस्तावित करें।

7.2. चूंकि टीपीटी द्वारा पत्र दिनांक 20 अगस्त 2007 द्वारा भेजे गए जवाब में उठाए गए मुद्दों को स्पष्ट नहीं किया गया था, इसलिए हमारे पत्र दिनांक 22 अक्टूबर 2007 द्वारा इसके प्रस्ताव के संदर्भ में निम्नलिखित बिन्दु पर अतिरिक्त सूचना मांगने के अलावा प्रश्न दोहराया गया था:

- (i). उपयोक्ता असोसिएशनों से प्राप्त टिप्पणियों से यह विदित हुआ है कि टीपीटी बर्थ किराया प्रभारों के अलावा क्रेन सेवा प्रदाता द्वारा प्रदान की गई क्रेन के इस्तेमाल के लिए उपयोक्ताओं से क्रेन प्रभार के रूप में बर्थ किराये का 20 प्रतिशत वसूल करता है। टीपीटी ने अपने दिनांक 21 जून 2006 में भी पत्तन को देय राजस्व हिरसे के रूप में ऐसी प्रभारों की वसूली के बारे में पुष्टि की है। टीपीटी द्वारा मै0 पीएसटीएस एंड सन्स को दिए गए वार्षिक लाइसेंस की प्रति (फैक्स दिनांक 14 नवम्बर 2006 द्वारा टीपीटी द्वारा अग्रेषित) में उपयोक्ताओं से कोई अतिरिक्त प्रभार वसूल करने के बारे में उल्लेख नहीं किया गया है। एमपीटी अधिनियम के प्रावधान के अनुसार, धारा 42 के अधीन सूचीबद्ध सेवाओं के लिए महापत्तन कोई प्रशुल्क वसूल तब तक वसूल नहीं कर सकते जब तक इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क अनुमोदित नहीं किया जाता है भले ही सेवाएं पत्तन द्वारा प्रत्यक्षतः अथवा पत्तन द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं के माध्यम से प्रदान की गई हों। चूंकि टीपीटी ने क्रेन उपलब्ध नहीं करवाई थी और निजी प्रचालक जिसने संबद्ध बर्थ पर क्रेन रखी है, उपयोक्ताओं से पृथक्कृत किराया प्रभार वसूल करता है, इसलिए पत्तन के लिए यह उपयुक्त प्रतीत नहीं होता है कि वह क्रेन प्रभार के रूप में बर्थ किराया प्रभारों के 20 प्रतिशत की वसूल करे। टीपीटी से अनुरोध है कि क्रेन शुल्क तत्व के रूप में बर्थ किराये के 20 प्रतिशत की वसूली के बारे में इस प्राधिकरण को पूर्ण औचित्य भेजे।

7.3. टीपीटी ने पत्र दिनांक 13 दिसम्बर 2007 द्वारा संयुक्त सुनवाई में उठाए गए मुद्दे पर और स्पष्टीकरण भेजे हैं। टीपीटी द्वारा अपने दोनों पत्रों में संयुक्त सुनवाई में रखे गए बिन्दुओं के संदर्भ में किए गए निवेदन नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

- (i). सेवाओं की विविध मंदां के लिए प्रभारों (वाहनों के प्रवेश के लिए लाइसेंस शुल्क) के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान (एसओआर) के अनुसार पत्तन द्वारा दिए गए लाइसेंस के आधार पर पत्तन क्षेत्र के भीतर उपस्कर के निजी प्रचालक को प्रचालन करने की अनुमति है।
- (ii). उठाए गए बिन्दुओं के संदर्भ में कि संदर्भित मामला एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 की परिधि में आता है अथवा नहीं, इसने निवेदन किया है कि संदर्भित मामला प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं के मामले में प्रस्तावों के प्रस्तुत करने के लिए उपयुक्त कार्रवाई शुरू करने के अनुरोध के साथ इस प्राधिकरण द्वारा संदर्भित किया गया है। जब सभी सेवा प्रदाताओं को उपयुक्त प्रावधान के कार्यान्वयन के बारे में स्पष्टीकरण मांगा गया था, तब इस प्राधिकरण ने स्पष्ट किया था कि प्रत्येक वैयक्तिक सेवा प्रदाता के लिए दरों का विनियमन किए जाने की जरूरत नहीं होगी परंतु पत्तन के लिए समग्रतः वैयक्तिक सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना।
- (iii). इसने निवेदन किया है कि 80 टन मोबाइल क्रेन का उक्त उपस्कर पत्तन में सेवा प्रदान करने के लिए टीपीटी द्वारा प्राधिकृत एकमात्र उपस्कर है और इसलिए इस प्राधिकरण के निदेश के अनुसार पृथक् प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है।
- (iv). इस प्रकार के अन्य मामलों में, पत्तन ने प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं से ब्योरे एकत्र किए थे, जोकि टीएमपी के निदेशों के अलाके में जाँच अधीन है। यह आने वाले समय में समग्र पत्तन के लिए प्रभार प्रस्तावित करने के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा।

- (v). टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा क्रेन के उपयोग के लिए क्रेन प्रभारों के रूप में बर्थ किराये के 20 प्रतिशत की वसूली प्रचालन में नहीं है। वास्तव में, बर्थ किराये में समाहित रियायत वीओसी के क्रेन बर्थों I, II, III और IV में घाट क्रेन प्रभारों के प्रावधान के लिए है।

बर्थ किराया प्रभारों में समाहित क्रेन प्रभार केवल घाट क्रेन (गैब अतिरिक्त) की आपूर्ति के लिए है। इसमें अन्य क्रेनों के लिए प्रावधान शामिल नहीं है। इसलिए, क्रेन शुल्क के रूप में बर्थ किराया प्रभारों के 20 प्रतिशत की वसूली का मुद्दा प्रकट नहीं होता है। तथापि, तूतीकोरिन स्टीवडोर्स असोसिएशन, मै0 पीएसटीएस एंड सन्स प्राइवेट लिमिटेड और मै0 डायमंड शिपिंग एजेंसीज के साथ करार के आधार पर, बर्थ किराये के 20 प्रतिशत के समकक्ष उपस्कर के लिए लाइसेंस शुल्क स्वामी अथवा उपयोक्ता, जैसी भी स्थिति हो, से वसूल किया जा रहा है जोकि टीएएमपी दिशानिर्देशों के पैरा 2.17.4 के अनुसार है। राजस्व हिस्से के रूप में बर्थ किराया प्रभारों के 20 प्रतिशत का प्रावधान प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं के मामले में राजस्व हिस्सा माडल अंगीकृत करने के लिए सरकारी दिशानिर्देशों से निम्न मुद्दा है। यह वार्षिक लाइसेंस प्रारूपों में शामिल नहीं किया गया है क्योंकि यह एक नया फीनोमिना है।

8.1. पहले उठाए गए हमारे प्रश्नों पर टीपीटी के जवाब दिनांक 20 अप्रैल 2007 के संदर्भ में, टीपीटी ने इस परिप्रेक्ष्य में सेवा प्रदाता द्वारा प्रहस्तित कार्गो के वास्तविक/अनुमानों के ब्योरे भेजने में अपनी असमर्थता अभिव्यक्त की थी कि उसके पास अपेक्षित सूचना नहीं है। इसने अपेक्षित सूचना सीधे प्रचालक से प्राप्त करने का अनुरोध किया था। इस संबंध में, यह स्पष्ट रूप से बता दिया गया था कि यह टीपीटी पर है कि वह प्रस्ताव दाखिल करे और इसलिए पत्तन को दोबारा सलाह दी गई थी कि किसी प्रासंगिक स्रोत से जरूरी सूचना एकत्र करे और उसे प्रस्तुत करे। टीपीटी से मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण हैं:-

- (i). प्रहस्तित वर्षवार यातायात, अर्जित आय और इसके प्रचालन की तारीख अर्थात् जुलाई 2005 से 31 दिसम्बर 2007 तक पत्तन घाटों में 80 टन मोबाइल क्रेन का प्रचालन करने के लिए सेवा प्रदाता द्वारा किया गया खर्च तथा उसके सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित अगले तीन महीनों (अर्थात् जनवरी से मार्च 2008) के अनुमान।
- (ii). अगले तीन वर्षों अर्थात् 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के दौरान 80 टन मोबाइल क्रेन इस्तेमाल करते हुए प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित कार्गो।
- (iii). तूतीकोरिन स्टीवडोर्स असोसिएशन, मै0 पीएसटीएस एंड सन्स प्राइवेट लिमिटेड और मै0 डायमंड शिपिंग एजेंसीज के बीच 12 मार्च 2007 को हुई बैठक के कार्यवृत्त की प्रति।

8.2. पत्तन ने प्रहस्तित स्थानांतरणों और 2005-06 से 2008-09 तक के पिछले वर्षों में अर्जित राजस्व और वर्ष 2009-10 और 2010-11 के अनुमानों के ब्योरे भेजते समय सेवा प्रदाता मै0 पीएसटीएस लोजिस्टिक्स प्राइवेट लिमिटेड से प्राप्त पत्र दिनांक 12 मई 2009 की प्रति सलग्न की थी।

9.1. चूंकि टीपीटी द्वारा भेजा गया जवाब हमारे द्वारा मांगी गई सूचना के लिए प्रासंगिक नहीं था इसलिए यह जोर दिया गया था कि उन बर्थों में जहां सेवा प्रदाता द्वारा 80 टन मोबाइल क्रेनों की आपूर्ति की जाती है, प्रहस्तित यातायात की प्रकृति और मात्रा क्रेन के लिए किराया प्रभार के निर्धारण के लिए प्रासंगिक होगी। इसलिए, हमारे पत्र दिनांक 5 जून 2009 द्वारा टीपीटी से एक बार दोबारा अनुरोध किया गया था कि उन बर्थों में प्रहस्तित यातायात के ब्योरे कार्गो मिश्रण के ब्योरों के साथ भेजे जहां हारबर मोबाइल क्रेन सेवा उपलब्ध करवाई जाती है।

9.2. टीपीटी ने सेवा प्रदाता द्वारा यथा प्रेषित वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान प्रहस्तित कार्गो की प्रकृति और मात्रा पत्र दिनांक 18 जून 2009 द्वारा उपलब्ध करवाई थी।

10.1. इस प्राधिकरण ने टीपीटी से और अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगने का निर्णय लिया था। तदनुसार, टीपीटी से हमारे पत्र दिनांक 29 अक्टूबर 2009 द्वारा एचएमसी द्वारा इसके शुरुआत से प्रहस्तित कार्गो का वार्षिक थ्रुपुट और घटकों का ब्योरा तथा एचएमसी द्वारा अर्जित कार्गो-वार निष्पादन स्तर के साथ भेजने का अनुरोध किया गया था।

10.2. टीपीटी ने सेवा प्रदाता द्वारा यथा अप्रेषित टनभार आधार पर प्रहस्तित घटकों के ब्योरे के साथ वर्ष 2005-06 से 2009-10 (17 नवम्बर 2009 तक) के दौरान एचएमसी द्वारा प्रहस्तित कार्गो के वार्षिक थ्रुपुट के ब्योरे पत्र दिनांक 23 नवम्बर 2009

132 GI/10-2



द्वारा भेजे हैं। यह उल्लेख करते हुए कि क्रेन केवल बीच-बीच में उपयोग की जाती है ना कि लगातार आधार पर, पत्तन ने कार्गो की प्रत्येक श्रेणी के प्रहस्तन में एचएमसी द्वारा अर्जित निष्पादन स्तरों को भेजने में अपनी असमर्थता व्यक्त की थी।

11. इस मामले में परामर्शी संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

12. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:—

(i). तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) ने पत्तन के ग्रीन गेट क्षेत्र के भीतर हारबर मोबाइल क्रेन के लिए निजी क्रेन प्रचालक को लाइसेंस प्रदान किया था। बताया गया है कि यह क्रेन निजी क्रेन प्रचालक द्वारा उसके अपने कार्गो और अन्य उपयोक्ताओं द्वारा प्रहस्तित कार्गो के प्रहस्तन के लिए तैनात किया गया है।

(ii). धारा 48 के साथ पठित महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (4) इस प्राधिकरण से अपेक्षा करती है कि एमपीटी अधिनियम की धारा 42 (3) के अधीन प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा उपलब्ध करवाई गई चिह्नित सेवाओं के मामले में दरे अधिसूचित की जाएं। उन मामलों में जहां धारा 42 (3) के अधीन प्राधिकार करार बीओटी रियायत करार से इतर हो, मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 7.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि वह बिना वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ में संबद्ध पत्तनों पर संयुक्त रूप से लागू की जाने वाली ऐसी सेवाओं के लिए अधिकतम दरे निर्धारित करें। टीपीटी ने स्पष्ट रूप से नहीं बताया है कि पत्तन में मोबाइल हारबर क्रेन का प्रचालन करने के लिए सेवा प्रदाता को दिया गया प्राधिकार बीओटी करार के तरीके से इतर महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अधीन है। परंतु, क्रेन सुविधा का प्रावधान एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अधीन सूचीबद्ध सेवाओं में से एक है और, इसलिए, क्रेन सुविधा उपलब्ध करवाने के लिए प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा विनियमित किए जाने की जरूरत है। यह स्थिति नहीं बदलेगी भले ही पत्तन स्वयं यह सेवा प्रदान करे अथवा निजी प्रचालक को ऐसा करने की अनुमति प्रदान करे। चूंकि उक्त सेवा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन चिह्नित सेवाओं में से एक है, इसलिए ऐसी सेवा प्रदान करने के लिए प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा विनियमित किया जाए। अतः यह मामला मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 का अनुसरण करते हुए क्रेन सेवा के लिए अधिकतम दरों के निर्धारण के लिए लिया गया है।

(iii). सही स्थिति स्पष्ट करने के लिए पत्तन को प्रदत्त विशिष्ट सलाह के बावजूद कि प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा ऑफर की गई सेवाओं के लिए दरे वैयक्तिक सेवा प्रदाता के बिना संदर्भ के संबद्ध पत्तन पर संयुक्त रूप से लागू किया जाएगा, प्रस्तावित दर का समर्थन करने के लिए पत्तन द्वारा भेजा गया लागत विश्लेषण पत्तन द्वारा प्राधिकृत वर्तमान सेवा प्रदाता द्वारा भेजे गए ब्योरे पर आधारित बताया गया है।

इस प्राधिकरण द्वारा मांगी गई सूचना भेजने में पत्तन की ओर से काफी विलंब किया गया है। इसने काफी समय लिया था और पत्तन से आवश्यक स्पष्टीकरणों और अतिरिक्त सूचना प्राप्त करने के लिए नियमित रूप से अनुस्मरण करवाया जाता रहा है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन, पत्तन का यह दायित्व है कि वह ऐसे मामलों में प्रस्ताव दखिल करे जैसाकि एक विचाराधीन है, और इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अधिकतम दरे लागू करें। पत्तन ने एक समय में इस प्राधिकरण को इस हद तक सलाह दी थी कि जरूरी ब्योरे पत्तन में प्रचालन करने वाले सेवा प्रदाता से सीधे एकत्र किए जाएं। यह कार्यवाही किसी वैयक्तिक प्रचालक द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए नहीं है अपितु तूतीकोरिन पत्तन में ऑफर की गई चिह्नित पत्तन सेवा के लिए अधिकतम दर निर्धारित करने के लिए है। अतः पत्तन द्वारा भेजे गए ब्योरे बिना किसी स्वतंत्र जाँच के सेवा प्रदाता से प्राप्त की गई सेवा पर भी आधारित हैं।

(iv). टीपीटी ने मै0 पीएसटीएसएससीएल द्वारा प्रचालित 80 टन हारबर मोबाइल क्रेन के लिए किराया प्रभार प्रस्तावित किया गया था। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश समग्र पत्तन के लिए अधिकतम दर के निर्धारण की अपेक्षा करते हैं जोकि किसी वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ में महापत्तन न्यास द्वारा प्राधिकृत किसी सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं/सुविधाओं के लिए संयुक्त रूप से लागू की जाती है।

दिया गया उपयुक्त निर्णय, लागत और किसी प्रचालक विशेष के निवेश के आधार पर पूरी तरह से दर निर्धारित करना संभव नहीं है क्योंकि यह जरूरी नहीं है कि ऐसा दिया गया राजस्व माडल समान सेवाएं ऑफर करने

वाले दूसरे सेवा प्रदाता के मामले में फिट हो। अतः यह उपयुक्त पाया गया है कि मानक क्षमता और मोबाइल हारबर क्रेन प्रचालित करने की मानक लागत के आधार पर अधिकतम दर निर्धारित की जाए।

- (v). पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) ने भले ही विभिन्न क्षमताओं के साथ एचएमसी पत्तन द्वारा प्राधिकृत विभिन्न क्रेन सेवा प्रदाताओं द्वारा तैनात किए जाते हैं, एचएमसी के किराया प्रभार के निर्धारण के प्रयोजन के लिए, पीपीटी ने अपना प्रस्ताव 100 टन क्षमता के एचएमसी के लिए विशेष परिकल्पित प्रतिमानकों और पैरामीटरों के आधार पर तैयार किया था।

टीपीटी में भी, भविष्य में अतिरिक्त क्रेनों को शामिल किए जाने की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता। इसलिए, इस प्राधिकरण ने 100 टन क्षमता के एचएमसी के लिए मानक आधार पर किराया प्रभार निर्धारित करने और प्रशुल्क को क्रेन के निष्पादन से जोड़ने का निर्णय लिया है। प्रशुल्क को इस हद तक निष्पादन से जोड़ना उपयोक्ताओं सेवा प्रदाता के हित को ध्यान में रखकर किया जाएगा भले ही जब तैनात की गई क्रेन की वास्तविक क्षमता इस कार्यवाही में सुविचारित मानक एचएमसी की सीमा के भीतर भिन्न होती है।

- (vi). यह नोट किया जाए कि उपयोक्ता के नजरिये से, लदाई/उतराई प्रचालनों के लिए क्रेन की तैनाती की अवधि बहुत ज्यादा प्रासंगिक नहीं हो सकती। प्रशुल्क टेंजिबल आउटपुट अर्थात् प्रहस्तित कार्गो से अतिसंबंधित होना चाहिए। इसलिए, पत्तन को सलाह दी गई थी कि पारी आधार पर की बजाय टनभार आधार पर प्रशुल्क प्रस्तावित करे। टीपीटी ने यह उद्धृत करते हुए हमारी सलाह स्वीकार नहीं की थी कि पत्तनों की मोबाइल हारबर क्रेनों के लिए प्रभार प्रति घंटा आधार पर वसूल किए जा रहे हैं ना कि प्रहस्तित टनभार के संबंध में। इसने टनभार आधार पर क्रेनों की क्षमता भी निर्धारित नहीं की थी। यह स्वीकार्य है कि टीपीटी सहित कुछ महापत्तनों के मौजूदा दरमान समय से संबंधित क्रेन का किराया प्रभार निर्धारित करते हैं। ऐसा शायद इसलिए हो सकता है कि ऐसी दरें मुख्यतः विविध सेवाओं के लिए थीं और इस तथ्य के कारण भी थीं कि क्रेनों की उत्पादकता के संदर्भ में क्रेन क्षमता निर्धारित करने के लिए तब कोई प्रतिमानक नहीं बनाए गए थे।

चूंकि किसी एचएमसी का प्रचालन करने के लिए अधिकतम दरें वैयक्तिक प्रचालकों के संदर्भ में गए बिना निर्धारित की जाती है, इसलिए निर्धारित प्रशुल्क विशेष प्रतिमानकों और पैरामीटरों पर आधारित होना चाहिए। मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.4.1 भी पत्तन प्रचालकों के प्रत्येक घटक की मानक लागत खोजने की कोशिश करने के लिए कहता है। चूंकि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 के अधीन प्रतिमानकों का पृथक सेट खोजे नहीं गए हैं, इसलिए यह उपयुक्त पाया गया है कि हारबर मोबाइल क्रेन प्रचालित करने की मानक लागत के आधार पर किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक अंगीकृत किया जाए। निष्पादन से जुड़े मानक दृष्टिकोण के आधार पर प्रशुल्क का निर्धारण सेवा प्रदाताओं को प्रचालनों में कुशलता लाने के लिए भी प्रोत्साहित करेगा और अकुशल प्रचालनों से उपयोक्ताओं का बचाव करेगा।

- (vii). अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश कोयला, लौह अयस्क और कंटेनर प्रहस्तन जैसी समर्पित सुविधाओं के लिए प्रहस्तन प्रतिमानक/दिशानिर्देश निर्धारित करते हैं। उसके अलावा, दिशानिर्देश/प्रहस्तन प्रतिमानक शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो वाले बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए निर्धारित किए गए हैं जोकि पिछले कुछ वर्षों में क्रेन द्वारा प्रहस्तित कार्गो प्रोफाइल के आधार पर इस मामले में प्रासंगिक पाए गए हैं। इस कार्यवाही में दी गई सूचना से प्रकट होता है कि हालांकि टीपीटी ने वर्तमान एचएमसी द्वारा प्रहस्तित प्रमुख कार्गो ग्रेनाइट है, अन्य कार्गो जैसे परियोजना कार्गो, मशीनरी, यूरिया, एमओपी, रॉक फास्फेट, आदि भी वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान एचएमसी द्वारा प्रहस्तित किए जाने की संभावना है। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, टीपीटी ने हारबर मोबाइल क्रेन द्वारा प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाला सही कार्गो हिस्सा नहीं बताया था। टीपीटी द्वारा प्रेषित कार्गो मदों की सूची से कार्गो मिश्रण का अर्थपूर्ण विश्लेषण नहीं किया जा सकता क्योंकि प्रहस्तित कार्गो की इकाई एकसमान नहीं है।

विभिन्न कार्गो को आबंटनीय क्षमता के हिस्से पर सूचना की उपलब्धता के अभाव में, क्रेन की मानक क्षमता 2008 के दिशानिर्देशों में तत्संबंधी कार्गो समूहों के लिए निर्धारित प्रहस्तन प्रतिमानकों के संदर्भ में कार्गो समूहों अर्थात् शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अलग-से निर्धारित की गई है। इस प्रयोजन के लिए, बहुउद्देशीय कार्गो वर्ग में तैनात किए गए लदाई/उतराई उपकरण के लिए बिजली/ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्य घंटों के मानक स्तर के आधार पर प्रतिवर्ष कार्य-घंटों की संख्या 4000 पर सुविचारित की गई है।



2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश शुष्क बल्क कार्गो जिसमें खाद्यान्न और उर्वरक तथा कोयला, चूना पत्थर, खनिज आदि शामिल हैं, के लिए 10,000 टन प्रतिदिन की दर से बहुउद्देशीय बर्थ पर कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित 10000 टन प्रतिदिन का अउटपुट प्रतिमानक प्रत्येक 20 टन क्षमता की 3 घाट क्रेनों के प्रचालन के संदर्भ में है। चूंकि यह कार्यवाही 100 टन क्षमता के एचएमसी के लिए किराया प्रभार निर्धारित करना है, इसलिए प्रतिदिन प्रहस्तन दर के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक को उपयुक्ततः समायोजित किए जाने की जरूरत है। 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित घाट क्रेनों की कुल क्षमता की तुलना में एचएमसी की उच्चतर प्रहस्तन क्षमता पर विचार करते हुए, किन्हीं अन्य उपलब्ध प्रतिमानकों के अभाव में, यह उपयुक्त है कि 20 टन ईएलएल की 3 क्रेनों के प्रचालन के लिए निर्धारित 10000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर में 25 प्रतिशत वृद्धि की गणना की जाए। यही दृष्टिकोण पारादीप पत्तन न्यास से एचएमसी के किराया प्रभार के निर्धारण संबंधी मामले में अपनाया गया था। यह उल्लेखनीय है कि पारादीप के पत्तन में प्रचालित तीन क्रेनों में से एक जोकि 100 टन क्षमता की बताई गई है, ने 11319 टन से 12451 टन प्रतिदिन के बीच निष्पादित किया है।

(viii). एचएमसी के किराया प्रभार के निर्धारण के लिए पारादीप पत्तन न्यास द्वारा अनुमानित दो ग्रेबों के साथ 100 टन एचएमसी की पूंजी लागत भाड़े और ड्यूटियों सहित रु० 3007.74 लाख है। अनुमानित पूंजी लागत पीपीटी द्वारा प्राप्त की गई बजटीय कोटेशनों से प्रमाणित किया गया है। पीपीटी द्वारा यथा अनुमानित पूंजी लागत पर विश्वास किया गया है और इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित किया गया है। पीपीटी द्वारा यथा अनुमानित पूंजी लागत पर विश्वास किया गया है और प्रचलित दर से विनियम दर अधुनातित करते हुए इस विश्लेषण के प्रयोजन हेतु सुविचारित किया गया है। यूरो में बजटीय कोटेशनों के परिवर्तन के लिए पीपीटी द्वारा लागू की गई विनियम दर रु० 67.78 है जिसे इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनियम दर दर्शाने के लिए अधुनातित कर रु० 66.7875 किया गया है। तदनुसार, एचएमसी की पूंजी लागत रु० 2963.70 लाख परिगणित होती है।

(ix). (क). 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित हारबर मोबाइल क्रेन के लिए कोई स्पष्ट ईंधन उपभोग नहीं दिया गया है। 100 टन मोबाइल क्रेन के लिए पारादीप पत्तन न्यास द्वारा अनुमानित ईंधन उपभोग 70 लिटर/घंटा है। विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में निजी बल्क टर्मिनल प्रचालक विजाग सीपोर्ट प्राइवट लिमिटेड द्वारा प्रचालित 104 टन एचएमसी द्वारा ईंधन उपभोग 60 लिटर/घंटा दर्शाया गया है।

चूंकि एचएमसी द्वारा ईंधन के उपभोग के लिए कोई पृथक प्रतिमानक उपलब्ध नहीं है, इसलिए 100 टन एचएमसी के लिए पीपीटी द्वारा अनुमानित ईंधन उपभोग सुविचारित किया गया है। रु० 34.83 प्रति लिटर पर पीपीटी द्वारा सुविचारित ईंधन की इकाई लागत इस मामले का विश्लेषण करने के समय प्रचलित रु० 34.98 प्रति लिटर में अधुनातित किया गया है।

(ख). मरम्मत और अनुरक्षण लागत तथा बीमा 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार क्रेन की पूंजी लागत का क्रमशः 5 प्रतिशत और 1 प्रतिशत अनुमानित किया गया है।

(ग). 2008 के दिशानिर्देश तत्संबंधी महापत्तनों के दरमान में निर्धारित दरों के आधार पर लाइसेंस शुल्क का अनुमानन विनिर्दिष्ट करते हैं। पीपीटी ने 'अन्य मदे' शीर्ष के अधीन रु० 4.46 लाख किराया का अनुमान लगाया है। यह मानते हुए कि पीपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान प्रचलित दरों पर आधारित है, पीपीटी द्वारा अनुमानित किराया इस विश्लेषण में लाइसेंस शुल्क रूप में सुविचारित किया गया है।

(घ). कम्पनी अधिनियम, 1956 के अधीन निर्धारित दर के अनुसार, क्रेन की पूंजी लागत पर 10.34 प्रतिशत मूल्यह्रास का अनुमान लगाया है।

(ङ). 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, अन्य व्यय क्रेन की पूंजी लागत के 5 प्रतिशत पर अनुमानित किए गए हैं।

(x). पीपीटी ने परिसंपत्तियों के मूल्यहासित मूल्य पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 15 प्रतिशत अनुमानित किया है। इस प्राधिकरण ने वर्ष 2009-10 में निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लिए आरओसीई 16 प्रतिशत अंगीकृत किया है जोकि एचएमसी के लिए किराया प्रभार पर पहुंचने के लिए सुविचारित किया गया है। प्रतिलाभ



तीन वर्षों की अवधि जिसके लिए प्रशुल्क निर्धारित किया जाना है, के लिए परिसंपत्तियों के औसत लिखित मूल्य पर स्वीकृत किया गया है जोकि रु0 376.13 लाख परिगणित होता है।

- (xi). एचएमसी प्रचालन की कुल अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता रु0 1111.00 लाख है जोकि क्रेन की प्रचालन लागत रु0 734.87 लाख जमा 16 प्रतिशत प्रतिलभ रु0 376.13 लाख का जोड़ है। जैसाकि पहले बताया गया है, एचएमसी के लिए किराया प्रभार उनकी तत्संबंधी मानक क्षमता के संदर्भ में बृहत् कार्गो समूहों के लिए निर्धारित किया गया है।
- (xii). 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश स्टील एवं बैग कार्गो तथा अन्य कार्गो जैसे ब्रेक-बल्क कार्गो के लिए दर के निर्धारण हेतु भी प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। यह स्टील और बैग कार्गो के लिए 4000 टन प्रतिदिन और 20 टन ईएलएल क्रेनों की 3 संख्या की तैनाती से अन्यो के लिए 2500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर निर्धारित करता है। जैसाकि पहले बताया गया है, दिशानिर्देशों में निर्धारित आउटपुट प्रतिमानक प्रत्येक 20 टन क्षमता की 3 घाट क्रेनों के प्रचालन के संदर्भ में हैं जबकि यह कार्यवाही 100 टन एचएमसी के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए है। इसके अलावा, यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि एचएमसी क्रेन के समय जुड़ा होने के कारण बिना ग्रेवों के अन्य कार्गो प्रहस्तन कर सकता है। इसलिए, दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन दर को उपर्युक्त तत्वों को मान्यता प्रदान करने के लिए अधुनातित किए जाने की जरूरत है।

पत्तन में एचएमसी द्वारा प्रहस्तित कार्गो का औसत निष्पादन भेजने के लिए टीपीटी को किए गए कई अनुरोध के बावजूद, टीपीटी ने यह कहते हुए अपेक्षित ब्योरे भेजने में अपनी असमर्थता व्यक्त की थी कि क्रेन केवल बीच-बीच में उपयोग की जाती है ना कि लगातार आधार पर। इसने घटकों के ब्योरे के साथ वर्ष 2005-06 से 2009-10 के दौरान एचएमसी द्वारा प्रहस्तित कार्गो के वार्षिक थ्रुपुट के ब्योरे भेजे हैं। विभिन्न अन्य ब्रेक कार्गो जैसे मशीनरी, परियोजना कार्गो, आदि के संदर्भ में प्रहस्तन के औसत निष्पादन के बारे में किसी निष्कर्ष पर नहीं पहुंचा जा सकता। प्रहस्तित कार्गो की मात्रा और ग्रेनाइट जोकि टीपीटी में क्रेन द्वारा प्रहस्तित किया जाने वाला एक प्रशुल्क घटक है, के संदर्भ में टीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाए गए ऐसे कार्गो के प्रहस्तन के लिए पारियों की संख्या के आंकड़े के आधार पर, यह देखा गया है कि प्रहस्तन निष्पादन स्तर पिछले चार वर्षों के दौरान 2475 टन प्रतिदिन से 4341 टन प्रतिदिन के बीच भिन्न-भिन्न है।

अनुवर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किए गए कारणों से और यह भी स्वीकार करते हुए कि टीपीटी द्वारा प्रतिवेदित ग्रेनाइट की प्रहस्तन दर पुरानी हारबर मोबाइल क्रेन द्वारा अर्जित की गई है। इस प्राधिकरण का मत है कि 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन दर के 50 प्रतिशत वृद्धि पर विचार करना अवास्तविक नहीं हो सकता। इसलिए, इस प्राधिकरण ने स्टील तथा बैग कार्गो और अन्य ब्रेक-बल्क कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन दर के 50 प्रतिशत वृद्धि पर विचार करना अवास्तविक नहीं हो सकता। इसलिए, इस प्राधिकरण ने स्टील तथा बैग कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन दर से 50 प्रतिशत वृद्धि की गणना करने का निर्णय लिया है। यही दृष्टिकोण पारादीप पत्तन न्यास में एचएमसी के किराया प्रभार के निर्धारण संबंधी मामले में अपनाया गया है।

तदनुसार, इस विश्लेषण में स्टील तथा बैग कार्गो के लिए 6,000 टन प्रतिदिन और अन्य कार्गो के लिए 3750 टन प्रतिदिन की अधुनातित मानक प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है।

इन समायोजित प्रतिमानकों और एक वर्ष में क्रेन के कार्य के 4000 घण्टों का अनुसरण करते हुए, 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित और 70 प्रतिशत उपयोगिता कारक को मद्देनजर रखते हुए, तत्संबंधी कार्गो समूह के लिए रु0 1111.00 लाख की अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा अर्जित करने के लिए एचएमसी के उपयोग के लिए दर प्रति टन शुष्क बल्क कार्गो के लिए रु0 37.33 प्रति टन, स्टील और बैग कार्गो के प्रहस्तन के लिए रु0 77.80 प्रति टन और अन्य कार्गो कार्यों के लिए रु0 124.55 प्रति टन परिगणित होता है।

- (xiii). एचएमसी के इस्तेमाल के लिए टीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। विवरण की प्रति **अनुलग्नक-1** रूप में संलग्न की गई है।

- (xiv). मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 4.3 तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क का निर्धारण विनिर्दिष्ट करता है। उक्त खंड यह भी विनिर्दिष्ट करता है कि सभी तटीय कार्गो, ताप कोयले से अन्यत्र और कच्चे तेल,

132 GI/10-3

लोह अयरक तथा लौह अयस्क गुडिटकाओं सहित पीओएल के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।

टीपीटी ने इन कारणों से एचएमसी का इस्तेमाल करते हुए कार्गो के जलयान से तट अथवा दिलोमतः स्थानांतरण के लिए तटीय कार्गो हेतु रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया है कि निजी सेवा प्रदाता द्वारा विकसित निजी उपस्कर में रियायती प्रभार के प्रति सहायिकीकरण की गुंजाइश नहीं है, सुविधा जोकि पत्तन को अन्यत्र उपलब्ध है।

कार्गो संबंधित प्रभार और पोत संबंधित प्रभार में तटीय कार्गो/कंटेनर/पोतों पर रियायती प्रशुल्क का निर्धारण इस प्राधिकरण के केंद्रीय सरकार में (तत्कालीन) पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी किया गया नीति निदेश है जिसे 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में भी शामिल किया गया है। अतः इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें व्यक्ति जो ऐसी दर वसूल करने जा रहा है, के बावजूद नीति निर्णय को दर्शाने के लिए बाध्य हैं। व्यापार के संबंधित हिस्से का उद्देश्य उल्लिखित लाभ प्राप्त करना होना चाहिए।

रु0 1111.00 लाख की अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता प्रहरित विदेशी और तटीय कार्गो से वसूल करनी होगी। ऐसी स्थिति में, रियायती दर तटीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए एचएमसी की अनुमानित क्षमता के हिस्से और विदेशी कार्गो के प्रहस्तन के लिए दर में उपयुक्त समायोजन को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किए जाने की जरूरत है। तथापि, टीपीटी ने अपने पत्तन में एचएमसी द्वारा प्रहरित विदेशी/तटीय कार्गो के ब्योरे नहीं भेजे थे जिससे क्रेन का किराया प्रभार निर्धारित करते समय तटीय कार्गो पर लागू रियायती प्रशुल्क के प्रभाव का पता लगाया जा सके। तटीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए एचएमसी की क्षमता के हिस्से से संबंधित सूचना के अभाव में और मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.3 का अनुपालन करने के लिए, तटीय दर सामान्य कार्गो के लिए निर्धारित दर के 60 प्रतिशत पर निर्धारित की गई है। तथापि, टीपीटी के लिए यह रास्ता खुल है कि वह दरों में समायोजन के लिए उपयुक्त प्रस्ताव लाए यदि तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती प्रशुल्क का इस विश्लेषण में सुविचारित अनुमानित राजस्व माडल पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ने की संभावना है।

- (xv). इस विश्लेषण में निर्धारित 100 टन एचएमसी क्रेन के लिए किराया प्रभार 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन प्रतिमानक अंगीकृत करते समय विभिन्न कार्गो समूहों के प्रहस्तन के निष्पादन के संदर्भ में है। चूंकि यह संभव है कि इस गणना में परिकल्पित प्रतिमानकों से भिन्न वास्तविक निष्पादन किया जा सकता है, इसलिए यह जरूरी है कि निष्पादन स्तरों से संबंधित प्रशुल्क निर्धारित किया जाए। संयोगवश, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 5.9 भी प्रशुल्क को बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन और तलचिह्न स्तरों से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रदान करते हुए उत्पादकता के तलचिह्न स्तरों से जोड़े जाने की सिफारिश करता है। प्रशुल्क संबंधित निष्पादन सेवा प्रदाता को उच्च निष्पादन के लिए प्रोत्साहन और कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रदान करेगा।

टीपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव में प्रशुल्क संबंधित कोई उत्पादकता शामिल नहीं की गई है। टीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाए गए किसी उत्पादकता संबंधित ब्योरे के अभाव में, एचएमसी की उत्पादकता के संदर्भ में प्रोत्साहन/हतोत्साहन प्रशुल्क योजना निर्धारित करने के लिए वैज्ञानिक सूत्र खोजना संभव नहीं है।

निष्पादन संबंधित प्रशुल्क योजना निर्धारित करने के लिए भेजे गए किसी विश्लेषण के अभाव में, टीपीटी से संबंधित मामले में अनुसरित माडल के आधार पर प्रोत्साहन/हतोत्साहन योजना इस मामले में भी लागू की गई है। प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए परिकल्पित मानक उत्पादकता स्तर आधार स्तर माना गया है। तदनुसार, निष्पादन संबंधित प्रशुल्क ढाँचा आधार दर में प्रोत्साहन द्वारा 5 प्रतिशत का पुरस्कार, यदि अर्जित निष्पादन तलचिह्न स्तर से 1000 टन अधिक हो और आधार दर में कटौती द्वारा 5 प्रतिशत का हतोत्साहन, यदि अर्जित निष्पादन तलचिह्न स्तर से 1000 टन टन कम हो, प्रदान करते हुए निर्धारित किया गया है।

टीपीटी द्वारा प्रस्तावित एचएमसी के लिए किराया प्रभार रु0 45082 प्रति पारी है। इसके विपरीत, 3750 टन अर्जित करने के लिए रु0 124.55 प्रति टन की इकाई दर के आधार पर अन्य ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए एचएमसी हेतु किराया प्रभार रु0 155689/— प्रति पारी होगा। इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रति टन दर टीपीटी द्वारा प्रस्तावित पारी आधार पर प्रशुल्क से ज्यादा दिखाई दे सकता है। यह मुख्यतः पूंजी लागत के कारण है और टीपीटी द्वारा सुविचारित प्रासंगिक प्रचालन लागत एचएमसी की सेवा प्रदान करने की मानक



लागत के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क की तुलना में बहुत कम है। इसके अलावा, यह स्वीकार करना होगा कि टीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर टीपीटी पर आधारित है, पूर्ण पारी के लिए उपयोक्ताओं पर बोझ पड़ने की संभावना है भले ही एचएमसी कम निष्पादन करे। परन्तु, चूंकि प्रशुल्क प्रति टन आधार पर निर्धारित किया गया है और उत्पादकता स्तर से जुड़ा हुआ है, इसलिए उपयोक्ताओं को निष्पादन के उल्लिखित स्तर पर आउटपुट के लिए अदा करना होगा।

उसी समय, निष्पादन संबंधित प्रशुल्क निजी सेवा प्रदाताओं को निर्धारित उच्चतर दरों के कारण उसके प्रतिलामों को बढ़ाने के लिए उच्चतर दक्षता स्तर बनाए रखने के लिए प्रोत्साहन प्रदान करेगा। ऐसा कुशलता सुधार पोत के तेजी से घुमाव के कारण उपयोक्ताओं को लाभ पहुंचाएगा। जैसाकि पहले बताया गया है, शामिल किए गए निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के स्लैब किसी अच्छे विश्लेषित डाटा पर आधारित नहीं हैं। अतः टीपीटी को सलाह दी जाती है कि इस मद की अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय ज्यादा वैज्ञानिक प्रोत्साहन/हतोत्साहन योजना तैयार करें।

(xvi). 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश 3 वर्षों की प्रशुल्क वैधता चक्र विनिर्दिष्ट करता है। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित क्रेन के लिए किराया प्रभार आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से तीन वर्षों के लिए वैध होगा।

(xvii). टीपीटी ने केवल एचएमसी के लिए दरें प्रस्तावित की हैं। इसने दरों को लागू करने के लिए शासित होने वाली कोई शर्तें प्रस्तावित नहीं की थी। चूंकि प्रशुल्क उत्पादकता स्तर से जोड़कर निर्धारित किया गया है, इसलिए यह जरूरी है कि विवाद से बचने के लिए शर्तों को परिभाषित किया जाए। टीपीटी ने अपने प्रस्ताव में एचएमसी के औसत बर्थ दिवस आउटपुट पर पहुंचने के लिए एचएमसी के किराया प्रभार के निर्धारण का सूत्र प्रस्तावित किया था। इसने एचएमसी के एक घंटे से अधिक खराब होने, एचएमसी के प्रचालनों के रुकने, पोत के खराब होने/निष्पादन नहीं करने के कारण पोत के स्थानांतरण के मामले में दंड, आदि के मामले में निष्पादन को मापने के लिए प्रावधान भी प्रस्तावित किए हैं जो टीपीटी के मामले में प्रासंगिक हो सकते हैं। इसलिए, टीपीटी मामले में निर्धारित शर्तें टीपीटी मामले में भी शामिल की गई हैं। टीपीटी कोई उपयुक्त प्रस्ताव ला सकता है यदि उसे ऐसा लगता है कि कोई अन्य शर्तें उसके पत्तन में एचएमसी के प्रचालनों के लिए प्रासंगिक हैं अथवा लगता है कि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित शर्तें उसके मामले में प्रासंगिक नहीं हैं।

(xviii). तूतीकोरिन चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री और तूतीकोरिन स्टीवडोर्स असोसिएशन ने बताया था कि टीपीटी बर्थ किराया प्रभारों के अलावा क्रेन सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई गई क्रेन के इस्तेमाल के लिए उपयोक्ताओं से क्रेन प्रभारों के रूप में बर्थ किराये का 20 प्रतिशत वसूल करता है। इस मामले पर कार्य करते समय, ज्यादातर उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों ने टीपीटी द्वारा वसूल की गई उक्त लेवी पर आपत्ति की थी।

हालांकि टीपीटी ने एक जगह पर स्पष्ट किया है कि क्रेन शुल्क के रूप में बर्थ किराया प्रभारों के 20 प्रतिशत की वसूली का मुद्दा इस तरह प्रकट नहीं होता है कि क्रेन प्रभार बर्थ किराया प्रभारों में शामिल है। टीपीटी ने अन्य जगह भी यह स्वीकार किया है कि तूतीकोरिन स्टीवडोर्स असोसिएशन, मै0 पीएसटीएस एंड सन्स प्राइवेट लिमिटेड ओर मै0 डायमंड शिपिंग एजेंसीज के साथ करार के आधार पर, बर्थ किराये के 20 प्रतिशत के समकक्ष उपस्कर के लिए लाइसेंस शुल्क स्वामी अथवा उपयोक्ता, जैसी स्थिति हो, से वसूल किया जाता रहा है।

यह प्राधिकरण हस्तक्षेप नहीं करना चाहेगा यदि उनके बीच ऐसे लाइसेंस करार के हिस्से के रूप में प्राधिकृत सेवा प्रदाता से पत्तन द्वारा कोई अतिरिक्त प्रभार वसूल किया जाता है कि ऐसा भुगतान राजस्व हिस्से के लिए अहम है। 2005 और 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार एचएमसी की प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में राजस्व हिस्सा मद को पास-थ्रू रूप में सुविचारित नहीं किया गया है।

तथापि, सांविधिक प्रावधान टीपीटी अथवा पत्तन द्वारा प्राधिकृत किसी सेवा प्रदाता में से किसी को भी किसी भी नाम से उपयोक्ताओं से कोई प्रभार वसूल करने की अनुमति नहीं देता है जो इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया हो। टीपीटी को एचएमसी के इस्तेमाल की अनुमति देने के लिए उपयोक्ताओं से बर्थ किराये से संबंधित कोई प्रभार वसूल करने से बचना चाहिए क्योंकि ऐसा प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया है।

जैसाकि टीपीटी द्वारा सही बताया गया है, पत्तन के दरमान में निर्धारित बर्थ किराया प्रभार में घाट क्रेन शामिल है। वर्तमान दरमान में 20 प्रतिशत की छूट निर्धारित की गई है यदि पोत गैर-क्रेन बर्थ में बर्थ किया जाता है।

चूँकि सेवा प्रदाता द्वारा बर्था में ऐसी जगह एचएमसी उपलब्ध करवाया जाता है जहाँ पत्तन ने अपनी स्वयं की घाट क्रेन तैनात नहीं की हो इसलिए गैर-क्रेन बर्था के लिए लागू बर्था किराया केवल पत्तन द्वारा लागू किया जाना चाहिए। यदि सेवा प्रदाता द्वारा तैनात की गई क्रेन उपयोक्ताओं द्वारा किराये पर ली जाती है तो इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित एचएमसी के उपयोग के लिए प्रभार उनके द्वारा प्रचालक को अलग-से देय होंगे।

- (xix). टीपीटी ने अपने प्रस्ताव में इस प्राधिकरण द्वारा दर के अनुमोदन को लवित रखते हुए तदर्थ आधार पर सेवा प्रदाता द्वारा प्रभारित 3000 अमेरिकी डॉलर प्रति पारी की प्रस्तावित दर के अनुमोदन की माँग की है। इसने बताया है कि प्रस्तावित दर तूतीकोरिन स्टीवडोर्स असोसिएशन, मै0 डायमंड शिपिंग एजेंसीज और सेवा प्रदाता मै0 पीएसटीएसएसपीएल के साथ हुए करार के आधार पर वसूल की गई थीं। टीपीटी के प्रस्ताव पर प्रासंगिक शेयर धारकों और 3000 अमेरिकी डॉलर प्रति पारी की प्रस्तावित दर पर शेयर धारकों के विचार सुनने के लिए इस मामले में हुई संयुक्त सुनवाई में विचार-विमर्श किया गया था। उपयोक्ताओं ने प्रस्तावित दर पर कोई आपत्ति नहीं उठाई थी।

यह उल्लेखनीय है कि पत्तन द्वारा तदर्थ दर का कार्यान्वयन प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित कुछ शर्तों के अधीन है। टीपीटी द्वारा प्राधिकृत तदर्थ प्रशुल्क प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.3 का पूर्ण अनुपालन नहीं है।

तथापि, स्वीकार करते हुए कि सामान्यतः उपयोक्ताओं ने इस मामले की कार्यवाही के दौरा टीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर पर कोई आपत्ति नहीं उठाई थी, यह प्राधिकरण टीपीटी की कार्यवाही का अनुसमर्थन करता है और एचएमसी के उपयोग के लिए तदर्थ आधार पर 3000 अमेरिकी डॉलर प्रति पारी की दर कार्यान्वित करने के लिए टीपीटी के उपायों को मान्यता देता है। प्रस्तावित दर की तदर्थ आधार पर वसूली टीपीटी में एचएमसी के प्रचालनों के शुरू होने की तारीख से इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संशोधित दर के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक स्वीकृत की गई है। टीपीटी को सलाह दी जाती है कि भविष्य में ऐसी किसी प्रशुल्क व्यवस्था को तदर्थ आधार पर कार्यान्वित करने से बचना चाहिए जो प्रशुल्क दिशानिर्देशों की पुष्टि न करती हो।

- (xx). तूतीकोरिन कस्टम हाऊस एजेंट्स असोसिएशन ने यह उद्धरित करते हुए कि कई अन्य उपस्कर जैसे फोर्क लिफ्ट्स ट्रक, क्रेन, फ्रंट एंड लोडर्स, आदि पत्तन क्षेत्र में प्रचालित किए जा रहे हैं, इस प्राधिकरण ने अनुरोध किया था कि पत्तन क्षेत्र में ऑफर की गई अन्य प्रहरतन तथा परिवहन सेवाओं का प्रशुल्क भी विनियमित किया जाए। जब पत्तन को उसके प्रचालन क्षेत्र के भीतर इस तरह के मामलों की पहचान करने और इसकी कार्य योजना तैयार करने की विशेष रूप से सलाह दी गई थी, तब पत्तन ने निवेदन किया था कि 80 टन मोबाइल क्रेन पत्तन में सेवा प्रदान करने के लिए टीपीटी द्वारा प्राधिकृत एकमात्र उपस्कर है। इस मामले की कार्यवाही के दौरान बाद में टीपीटी द्वारा तथा सहमत, पत्तन को इस तरह के अन्य मामलों के संबंध में प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी गई है जो 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7 के अनुसार ऐसी प्रशुल्क मदों को विनियमित करने के लिए प्रशुल्क विनियमन के दायरे में आते हैं।

13.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण तूतीकोरिन पत्तन न्याय के मौजूदा दरमान में अध्याय-V विविध प्रभार के अधीन अनुसूची 5.20 - हारबर मोबाइल क्रेन किराये पर लेने के लिए प्रभार में शामिल किए जाने के लिए निम्नलिखित अनुमोदित करता है:-

5.20. निजी प्रचालकों द्वारा संस्थापित हारबर मोबाइल क्रेनों के उपयोग के लिए प्रभार

- (1). शुष्क बल्क कार्गो के लिए:

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु0 में)	
	विदेशी	तटीय
9500-10499	31.72	19.03
10500-11499	33.59	20.15
11500-12499	35.46	21.28
12500	37.33	22.40
12501-13500	39.20	23.52
13501-14500	41.07	24.64
14501-15500	42.94	25.76



**टिप्पणी:** जैसाकि ऊपर दर्शाया गया है संवर्धनात्मक अधिकतम दरें परिगणित करने के लिए, आधार दर प्रथम हजार टनों के लिए बढ़ाकर 105 प्रतिशत और 2रें हजार टनों के लिए यह दर बढ़ाकर आधार दर का 110 प्रतिशत की गई थी। तीसरे हजार टनों के लिए दर आधार दर में 115 प्रतिशत तक वृद्धि करते हुए निर्धारित की गई थी। यही कार्यपद्धति 15500 टन से अधिक दर परिगणित करने के लिए भी अपनाई जाएगी। इसी प्रकार, 9500 टन से कम निष्पादन के लिए अधिकतम दरें तदनुसार आधार दर में कटौती करते हुए परिगणित की जाएगी।

(II). ब्रेक-बल्क कार्गो के लिए:

(क). स्टील और बैग कार्गो:

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	विदेशी
5000-5999	73.91	44.35
6000	77.80	46.68
6001-7000	81.69	49.01

**टिप्पणी:** जैसाकि ऊपर दर्शाया गया है संवर्धनात्मक अधिकतम दरें परिगणित करने के लिए, आधार दर प्रथम हजार टनों के लिए बढ़ाकर 105 प्रतिशत किया गया था। यही कार्यपद्धति 7000 टनों से अधिक दर की गणना करने के लिए भी अपनाई जाएगी। इसी प्रकार, 5000 टन से कम निष्पादन के लिए अधिकतम दरें तदनुसार आधार दर में कटौती करते हुए परिगणित की जाएगी।

(ख). अन्य:

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	विदेशी
2750-3749	118.32	70.99
3750	124.55	74.73
3751-4750	130.78	78.47

**टिप्पणी:** जैसाकि ऊपर दर्शाया गया है संवर्धनात्मक अधिकतम दरें परिगणित करने के लिए, आधार दर प्रथम हजार टनों के लिए बढ़ाकर 105 प्रतिशत किया गया था। यही कार्यपद्धति 4750 टनों से अधिक दर की गणना करने के लिए भी अपनाई जाएगी। इसी प्रकार, 2750 टनों से कम निष्पादन के लिए अधिकतम दरें तदनुसार आधार दर में कटौती करते हुए परिगणित की जाएगी।

**टिप्पणियाँ:**

(i). औसत बर्थ दिवस आउटपुट की गणना के लिए सूत्र निम्नवत् है—

$$\frac{\text{एचएमसी द्वारा लादी गई/उतारी गई कुल मात्रा}}{\text{पोत की शुरुआत से पूरा होने तक लिया गया कुल समय}} \times 24 \text{ घंटे}$$

(ii). कार्गो की लदाई/उताराई के शुरुआत से पूरा होने तक पोत के लिए औसत बर्थ दिवस आउटपुट के अनुसार, लदे हुए/उतारे गए कार्गो की पूर्ण मात्रा के लिए पत्तन उपयोक्ताओं से वसूली के लिए क्रेन किराया प्रभार की उपयुक्त दर का वयन किया जाएगा।

(iii). यदि एक एचएमसी अथवा ईएलएल क्रेन/क्रेनों के साथ कार्य करता है तो क्रेन के लिए बर्थ दिवस आउटपुट एचएमसी के भार मीटर द्वारा यथा दर्ज की गई मात्रा के आधार पर निर्धारित की जाएगी।

132 GI/10-4

- (iv). पोत के बर्थ छोड़ने से एक घंटे से अधिक समय पहले तक क्रेन के खराब होने के मामले में, एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा खराबी से पहले लादे गए/उतारे गए कार्गो को क्रेन कार्य घंटों से विभाजित और 24 से गुणा करते हुए निर्धारित की जाएगी।
- (v). एचएमसी पर अनारोपित कारणों से एक बार में दो घंटों से अधिक के लिए एचएमसी के प्रचालन की रूकावटों के मामले में, पोत में क्रेन प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन को उपयुक्त भत्ता स्वीकृत किया जाएगा। 2 घंटे से कम एचएमसी की रूकावटों को उपयुक्त प्रयोजन के लिए विचार में नहीं लिया जाएगा। एचएमसी पर आरोप्य रूकावटों के लिए कोई भत्ता नहीं दिया जाएगा। एचएमसी के कार्य करने के दौरान लदाई/उतराई प्रचालनों में सभी रूकावटें दैनिक पोत निष्पादन रिपोर्ट में पोत के नौनरक द्वारा प्रमाणित किए जाने की जरूरत होती है।
- (vi). यदि एचएमसी के खराब होने/निष्पादन नहीं करने के कारण पोत का स्थानांतरण जरूरी हो जाता है तो बर्थ से लंगरगाह तक पोत के स्थानांतरण प्रभार क्रेन प्रचालक से रु० 1,00,000/- (रुपए एक लाख केवल) के जुर्माने के अलावा वसूल किए जाएंगे। ऐसे वसूल किए गए स्थानांतरण प्रभार पोत के एजेंट को वापस किए जाएंगे जबकि जुर्माना पत्तन के पास रहेगा।
- (vii). औसत आउटपुट पर विवाद के मामले में, पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।

13.2. चूंकि तदर्थ दर पहले से प्रचालन में है, इसलिए अब निर्धारित की गई अधिकतम दरें भारत के राजपत्र में इसकी अधिसूचना की तारीख से 15 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगी और 3 वर्षों के लिए वैध रहेंगी।

13.3. प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अनुसार, हारबर मोबाइल क्रेन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर अधिकतम दर है और किसी सेवा प्रदाता विशेष के संदर्भ के बिना पत्तन में ऑफर की गई महत्वपूर्ण सुविधा/सेवा के लिए पत्तन में संयुक्त रूप से लागू होगी। प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 7.3 के अनुसार, पत्तन न्यास प्राधिकार व्यवस्था में जरूरी शर्त उपयुक्ततः शामिल करते हुए यह सुनिश्चित करेगा कि प्राधिकृत सेवा प्रदाता निर्धारित अधिकतम दरों से ज्यादा वसूल नहीं करें।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/09-असा.]

अनुलग्नक - 1

दृष्टिकोण पत्तन न्यास में प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध कराई गई 100 टन हारबर मोबाइल क्रेन के इस्तेमाल के लिए दर के निर्धारण हेतु लागत गणना

क. शुल्क बल्क कार्गो के लिए

रु० लाखों में

क्र.सं.	विवरण	दृष्टिकोण पत्तन न्यास द्वारा क्या प्रेषित	2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक दरें कोई भी कार्गो बर्थ के लिए (बहुउद्देशीय)	संशोधित गणना
		रु० लाखों में		एक बल्क - (क) कार्गो और उर्वरक (ख) कोयला, दुग्ध चरस, खनिज अदि के लिए
1	मोबाइल हारबर क्रेन की लागत (80 लाखों में)		416.58	3007.74
II	क. टीबीटी द्वारा परिकल्पित समता (एरियरी)/घंटे प्रति वर्ष के अनुसार			
	उपलब्ध कार्य एरियरी प्रतिवर्ष	300 दिन * 3 घंटे प्रति दिन	900	
	संरक्षित दिशानिर्देशों के अनुसार उपलब्धता के प्रतिमानक		60%	
	कार्यक्षेत्र प्रतिवर्ष में समता	900 * 60%	540	
	घटे/प्रतिवर्ष के अनुसार समता		4320	
ख	टीएमसी द्वारा परिकल्पित टन/प्रतिवर्ष में समता			
	प्रस्तुत दर प्रति घंटा (टन में)			
			एक बल्क (क) कार्गो, उर्वरक = 10000 टन/दिन (3000 टन प्रतिवर्ष आकार से बड़े पोतों के लिए) (ख) कोयला, दुग्ध चरस, खनिज अदि = 10000 टन/दिन	दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रस्तुत प्रतिमानक से 25% उपर ज्यादा 12500 / (24 घंटे * 70% उपलब्धता कारक)
	कार्य घंटे प्रतिवर्ष		एक वर्ष में 4000 कार्य घंटों का प्रतिमानक बिजली/इंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित किया गया है	744
				4000



	वार्षिक खपत (टनों में)					2976000
	वार्षिक खपत (मिनिमम टनों में)					2.976
III	प्रस्तावित लागत	₹0 लाखों में				₹0 लाखों में
	(क) मूल लागत	मूल (30 लिटर प्रति घंटा * ₹0 34.83 प्रति लिटर * 4320 घंटे) + तेल (2 लिटर प्रति घंटा * ₹0 110 प्रति लिटर की इकाई * 4320 घंटे)	54.64		70 लिटर प्रति घंटा * ₹0 34.98 प्रति लिटर * 4000 घंटे	97.94
	(ख) मरम्मत और अनुसूचित लागत		54.15	अतिरिक्त उपकरण की लागत पर 5%	5% * ₹0 2963.70 लाख	148.19
	(ग) बीमा		12.82	अतिरिक्त उपकरण की लागत पर 1%	1% * ₹0 2963.70 लाख	29.64
	(घ) मूल्यह्रास	10.34% * ₹0 416.58 लाख	43.07	कम्पनी अधिनियम में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार	10.34% * ₹0 2963.70 लाख	306.45
	(च) किराया (ताइसेस मुक्त)		4.46	सब्सिडी प्लान के अन्तर्गत	टीसीटी द्वारा जब अनुमानित किराया माहसुल मुक्त के रूप में सुविधित किया गया है	4.46
	(छ) अन्य व्यय		20.04	सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 5%	5% * ₹0 2963.70 लाख	148.19
	— सुरक्षा प्रभार	1.12				
	— वेतन और अन्य	17.42				
	— गोदी सुरक्षा और अन्य व्यय	1.50				
	जोड़ (को से (ख))		189.20			734.87
IV	अवशोषी	15% * ₹0 361.53 लाख	54.25	निर्धारित पुंजी पर 16%	16% * ₹0 2350.811 लाख	376.13
V	कुल लागत जमा विवेक पर प्रतिशत		243.44			1111.00
VI	किराया प्रभार प्रति घंटा	₹0 243.44 लाख / 540 घंटे	45082			
VII	किराया प्रभार प्रति टन (विदेशवासी) रुपये में				₹0 1111.00 लाख / 2.976 मिनिमम	37.33
VIII	किराया प्रभार प्रति टन (लौकिक) रुपये में				50% * ₹0 37.33	22.40

## ख. ब्रेक बल्क कार्यों के लिए

क्र.सं.	विवरण	मापक	स्टील और रंग कार्यों	अन्य
I	सदुपदर्शीय कार्यों के लिए आवश्यक प्रमुख दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित प्रतिमानों के 50% ऊपर कच्ची परतों पर (दर 4/घंटा)		6000	3750
II	कार्यों प्रस्तावित दर टनों में/घंटा	क्र.सं. I / (24 घंटे * 70% अपवॉरिंग)	357.00	223
III	कार्य घंटे (प्रतिवर्ष)		4000	4000
IV	खपत (टन/प्रतिवर्ष)	क्र.सं. II * III	1428000	892000
V	प्रथम ताविका से क्र.सं. V में दिया अनुमानित कुल लागत जमा प्रतिशत (₹0 लाखों में)		1111.00	1111.00
VI	किराया प्रभार प्रति टन (विदेशवासी) ₹0/टन में	क्र.सं. V / IV	77.80	124.55
VII	किराया प्रभार प्रति टन (लौकिक) ₹0/टन में	क्र.सं. VI का 60%	46.68	74.73

दिए गए निष्कर्षित पुंजी के लिए गणना

एएएमसी का सकल मूल्य

कम्पनी अधिनियम के अनुसार मूल्यह्रास की दर

₹0 2963.70 लाख

10.34%

वर्ष 1 मूल्यह्रास में एएएमसी का मूल्य

वर्ष 1

2963.7

मूल्यह्रास

306.45

वर्ष 2 और 3 में लिखित मूल्य

2657.25

औसत लिखित मूल्य

वर्ष 2

2657.25

306.45

2350.81

2350.81

वर्ष 3

2350.80684

306.45

2044.36

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

Mumbai, the 8th January, 2010

**No. TAMP/22/2007-TPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Tuticorin Port Trust for fixation of tariff for the use of Harbour Mobile Cranes as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**  
Case No. TAMP/22/2007-TPT

Tuticorin Port Trust

---

Applicant

**ORDER**

(Passed on this 30 day of December 2009)

This case relates to a proposal received from Tuticorin Port Trust (TPT) for fixation of hire charges of 80 tonne mobile crane operated by M/s.PSTS & Sons Private Limited the service providers authorised by the port.

2.1. It was understood from some trade members that private operators have deployed mobile harbour cranes at Tuticorin Port and few other ports as well. There was, however, no tariff prescribed for such services offered by the authorised service provider in the Scale of Rates of the major ports.

2.2. Clause no. 7.2. of the revised tariff guidelines stipulates that in cases where authorisation arrangement granted to service providers under section 42(3) of the Major Port Trusts, Act 1963 is other than by way of a BOT concession agreement, ceiling rates will be prescribed by this Authority based on a proposal from the Port Trust. The rates so fixed for such services will be commonly applied at the concerned port without reference to individual service provider. The TPT was, therefore, requested to examine the matter and initiate appropriate action.

3.1. In this backdrop, the TPT has filed the proposal for fixation of hire charge of 80 tonne mobile crane operated by a private operator authorised by the port. The port has pointed out that M/s.PSTS & Sons Private Limited (PSTSSPL) are operating 80 tonne mobile crane inside the green gate area of the port based on license issued by the port. They are providing the crane for handling its own cargo as well as the cargo handled by other users.

3.2. The TPT has modified the cost statement furnished to it by the service provider. As per the revised cost position, rate per shift works out to be Rs.45,082 per shift as against Rs.1,36,352 per shift (i.e. US\$ 3000 per shift) collected by the service provider.

3.3. The cost calculation submitted by the TPT is tabulated below:

(in Rs.)

Sr. No.	Particulars	Revised by TPT (cost per annum)
<b>A.</b>	<b>Fixed Cost</b>	
(i).	Depreciation @ 10.34% on cost for Triple shift & PSTS adopted 4.75% for single shift.	4,307,466
(ii).	Insurance	1,281,837
(iii).	Rent	446,412
(iv).	Security charges	111,600
(v).	Interest on Term loan	-
(vi).	Salary & others	1,742,400
(vii).	Docks safely fee & other expenses	150,000
	<b>Total (A)</b>	<b>8,039,715</b>
<b>B.</b>	<b>Variable Cost</b>	
(i).	Diesel & Oil	54,64,260
(ii).	Cost of spares and other maintenance charges	54,15,576
	<b>Total (B)</b>	<b>108,79,836</b>
<b>C.</b>	Return on Investment @ 15%	5,424,533
<b>D.</b>	Total cost + Return (A+B+C)	243,44,084
<b>E.</b>	No. of shifts per annum	540
<b>F.</b>	Hire charge per shift (D/E)	45,082



3.4. The TPT has sought approval of the proposed tariff of Rs.45,082/- per shift for hire of 80 tonne mobile crane. It has also requested to approve the action of the port in having permitted the operator to operate the equipment at the rate of US \$ 3000 per shift (i.e. Rs.1,36,352/-) pending the approval of the proposed rate by TAMP.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal received from TPT was forwarded to PSTSSPL and the concerned users/ user associations for their comments. The comments received from PSTSSPL and the concerned users / user associations were forwarded to the TPT as feedback information / comments. The TPT has furnished its comments on the comments of the users / user associations.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the TPT was requested to furnish additional information/clarifications on various points vide our letter dated 20 April 2007. The TPT has furnished its reply vide letters dated 24 May 2007. A summary of queries raised by us and information / clarifications furnished by TPT is tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by us	Reply furnished by TPT
(i).	Explain the reasons for granting authorisation of hire charge of mobile crane deployed by M/s.PSTS & Sons Private Limited (PSTSSPL) at US\$ 3000 per shift (i.e. Rs.136352) pending approval of final rates when as per the own calculation of the port, rate works out to be Rs.45081 per shift.	TAMP is under the impression that the use of the crane is continuous on specified berths which is not the case. The crane is used by the firm for its own purposes and is made available on casual basis whenever there is a specific requirement from the other stevedores.  The rate of US\$ 3,000 per shift is being levied by the company from the users of the crane. The representatives of Tuticorin Stevedores Association (TSA) has accepted the rate vide the minutes of the meeting held on 12 March 2007 with M/s.PSTSSPL, TSA and M/s.Diamond Shipping Agencies. It has forwarded a copy of the minutes of the said meeting. The rate of US \$ 3,000/- is continued to be levied subject to the approval of TAMP.
(ii).	Furnish total cargo handled by this mobile crane for the last two years 2005-06 and 2006-07 and the cargo estimated to be handled in the next three years.	The port does not have details of the total cargo handled by the subject mobile crane for the past period as the same is newly introduced w.e.f. 25 July 2005. The information may be obtained from the Company.
(iii).	Explain the reasons for not adopting the unit of levy of this tariff on per tonne basis instead of per shift basis. Examine the possibility of proposing the unit of levy on per tonne basis or atleast on per hour basis instead of per shift basis.	Normally, the charges for ports' mobile harbour cranes are being levied on per hour basis and not in relation to tonnage per hour. Hence, the adoption of tonnage as unit of levy is not practicable in such cases of bulk handling in the berths.
(iv).	Furnish a detailed computation of capacity assessment of the crane in terms of number of hours of working and throughput following the utilisation norms prescribed by the Government.	Detailed computation of capacity assessment of the crane in terms of number of hours may be obtained from the Company directly as the equipment is used both for own purposes and by other users occasionally.
(v).	If this mobile crane is deployed for ship to shore movement of cargo, transfer from /to quay and to / from storage yard, then concessional tariff at 60% of the proposed tariff level need to be proposed for coastal cargo as per our Order No.TAMP/4/Genl-2004 dated 7 January 2005 and amendment dated 15 January 2005.	While the port has the facility of cross-subsidising the concessional charges, there is no scope for such cross subsidisation in case of private equipment deployed by private service provider. Therefore, the suggestion is not relevant.

6. A joint hearing in this case was held on 13 July 2007 at the Tuticorin Port Trust premises. At the joint hearing, TPT, PSTSSPL and the concerned users / user associations have made their submissions.

7.1. As decided in the joint hearing, the TPT was requested to initiate action on the following points vide our letter dated 20 July 2007:

- (i). Examine the legal provisions relating to regulating tariff of authorised service providers and comment whether this case would fall within the ambit of Section 42 of the Major Port Trust Act, 1963.
- (ii). To identify similarly placed cases within its area of operation and propose its plan of action.

7.2. Since the reply furnished by the TPT vide letter dated 20 August 2007 did not clarify the issues raised, query was reiterated apart from seeking additional information on the following point with reference to its proposal vide our letter dated 22 October 2007:

- (i). It is understood from the comments received from user associations' that the TPT in addition to the berth hire charges collects 20% of berth hire as cranaage charges from the users for use of crane provided by the crane service provider. The TPT in its letter dated 21 June 2006 has also confirmed about the collection of such charges as revenue share payable to the port. Copy of the Annual License given to M/s.PSTS & Sons by the TPT (forwarded by TPT vide fax dated 14 November 2006) does not mention about collection of any additional charge from the users. As per the provision of the MPT Act, the major ports cannot collect any tariff for the services listed under section 42 whether provided by the port directly or through service providers authorized by the port unless the tariff is approved by this Authority. Since TPT has not provided the crane and the private operator who has put up the crane at the concerned berth collects hire charges separately from the users, it does not appear to be appropriate for the port to levy 20% of berth hire charges as cranaage charge. TPT is requested to furnish full justification and this Authority towards collection of 20% of berth hire as cranaage element.

7.3. The TPT has vide letters dated 13 December 2007 furnished further clarifications on the issue raised in the joint hearing. The submissions made by the TPT in both its letters with reference to the points made at the joint hearing are summarised below:

- (i). Private operator of equipment are allowed to ply and operate inside the port area based on the license granted by the port as per the Scale of Rates (SOR) approved by this Authority under charges for miscellaneous items of services (license fee for entry of vehicles).

The Authority may like to take a decision in this respect considering the practical situation expressed at the time of joint hearing viz. usage of equipment by owners themselves, and also the usage of equipment by others in a limited way which is unpredictable. In this connection, it is also requested to refer to its comments on the comments of the users.

- (ii). With reference to the point raised as to whether the subject case falls within the ambit of Section 42 of MPT Act, 1963, it has submitted that the subject case has been referred by the Authority with the request to initiate appropriate action for submission of proposals in respect of authorised service providers. When sought clarification as to the application of above provision to all service providers, the Authority has clarified that regulation of rates for each individual service provider need not be done but as a whole for a port without reference to individual service providers.
- (iii). It has submitted that the said equipment of 80T mobile crane is the only equipment authorised by the TPT for providing service in the port and hence, as per the direction of the Authority a separate proposal has been submitted.



- (iv). In respect of similar other cases, port has collected details from the authorised service providers, which are under examination in the light of the TAMP directions. It would submit proposal for proposing charges for the port as a whole in due course of time.
- (v). The TPT has clarified that collection of 20% of berth hire as cranage charges for use of the crane by authorised service provider is not in vogue. Actually, the rebate inbuilt in the berth hire is towards provision of wharf crane charges in crane berths of VOC I, II, III and IV.

The cranage charge inbuilt in the berth hire charges is only for the supply of wharf crane (excluding grabs). The same does not cover provision for other cranes. Hence, the issue of collection of 20% of berth hire charges as cranage does not arise. However, based on agreement with the Tuticorin Stevedores Association, M/s.PSTS and Sons and M/s.Diamond Shipping Agencies, license fee for the equipment equivalent to the 20% of the berth hire is being collected either from the owner or the user as the case may be which is in line with TAMP Guidelines para 2.17.4. The provision of 20% of the berth hire charges as revenue share is a different issue, emanating from Government guidelines to adopt the revenue share model in respect of authorised service providers. This is not included in the annual license formats as the same is a new phenomena.

8.1. With reference to the TPT's reply dated 20 April 2007 to our queries raised earlier, the TPT has expressed its inability to furnish the details of actual / estimates of cargo handled by the services provider on the pretext that it does not have the requisite information. It has requested to obtain the requisite information directly from the operator. In this regard, it was clearly brought out that it is for the TPT to file a proposal and hence port was again advised to collect the necessary information from any relevant source and submit thereon. The information / clarifications sought from the TPT are:

- (i). Year-wise traffic handled, income earned and expenditure incurred by the service provider for operating 80 tonne mobile crane at the port wharves from the date of its operation i.e. from July 2005 till 31 December 2007 along with estimates for the next three months (i.e. January to March 2008) duly certified by their Chartered Accountant.
- (ii). Cargo estimated to be handled using 80 tonne mobile crane during the next three years i.e. 2008-09, 2009-10 and 2010-11.
- (iii). A copy of the minutes of the meeting held on 12 March 2007 between Tuticorin Stevedores Association, M/s.PSTS & Sons Private Limited and M/s.Diamond Shipping Agencies.

8.2. The port vide its letter dated 19 May 2009 has enclosed a copy of the letter dated 12 May 2009 received from the service provider - M/s.PSTS Logistics Private Limited, furnishing details of the shifts handled and revenue earned in the previous years from 2005-2006 to 2008-2009 and the projections for the years 2009-10 and 2010-2011.

9.1. Since the reply furnished by the TPT was not relevant to the information sought by us, it was emphasised that nature and the quantum of traffic handled at the berths where the 80 tonne mobile cranes supplied by the service provider would be relevant for fixation of hire charge for the crane. The TPT was, therefore, once again requested vide our letter dated 5 June 2009 to furnish details of traffic handled at berths where harbour mobile crane service is provided with breakup of cargo mix.

9.2. The TPT vide letter dated 18 June 2009 has provided nature and quantum of cargo handled during the years 2006-07 to 2008-09 as furnished by the service provider.

10.1. This Authority decided to seek further additional information / clarifications from the TPT. Accordingly, the TPT was vide our letter dated 29 October 2009 requested to furnish the annual throughput of cargo handled by the HMC since its commissioning along with breakup of the commodities and cargo-wise performance level achieved by the HMC.

10.2. The TPT vide letter dated 23 November 2009 has furnished details of annual throughput of cargo handled by the HMC during the years 2005-06 to 2009-10 (upto 17 November 2009) along with the breakup of commodities handled on tonnage basis as forwarded by the service provider. Stating that the crane is utilised only intermittently and not on continuous basis, the port has expressed its inability to furnish the performance levels achieved by the HMC in handling each categories of cargo.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Tuticorin Port Trust (TPT) has granted license to a private crane operator for operating Harbour Mobile Crane inside the green gate area of the port. The crane is reportedly deployed by a private crane operator for handling its own cargo as well as the cargo handled by other users.
- (ii). Section 42(4) of the Major Port Trusts Act, 1963 read with Section 48 requires this Authority to notify the rates in respect of identified services provided by persons authorised under Section 42(3) of the MPT Act. In cases where the authorization arrangement under Section 42(3) is other than by way of a BOT Concession Agreement, Clause 7.2. of the tariff guidelines of March 2005 requires this Authority to fix ceiling rates for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to the individual service provider. The TPT has not categorically stated that the authorisation granted to the service provider to operate mobile harbour crane in the port is under Section 42(3) of Major Port Trusts Act, 1963 other than by way of the BOT arrangement. But, provision of crange facility is one of the services listed under Section 42 of the MPT Act and, therefore, the tariff for providing crange facility needs to be regulated by this Authority. This position will not undergo a change whether the port itself provides this service or permits a private operator to do so. Since the said service is one of services identified under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, the tariff for providing such service is to be regulated by this Authority. This case is, therefore, taken up for prescription of ceiling rates for the crange service following Clause 7.2. of the tariff guidelines of March 2005.
- (iii). Despite a specific advice rendered to the port explaining the correct position that the rates for services offered by an authorised service provider will be commonly applied at the concerned port without reference to individual service provider, the cost analysis furnished by the port to support the proposed rate is reportedly based on the details furnished by the existing service provider authorised by the port.

There has been considerable delay on the port's side in furnishing the information sought by this Authority. It took considerable time and regular reminding to obtain necessary clarifications and additional information from the port. Under the tariff guidelines, it is the obligation of the port to file proposal in cases like the one under consideration and to enforce the ceiling rates fixed by this Authority. The port at one stage has gone to the extent of advising this Authority to collect necessary details directly from a service provider operating at the port. The exercise is not for fixing tariff for the services provided by any individual operator but to set a ceiling rate for the identified port service offered at the Tuticorin Port. The details finally furnished by the port are also based on the information it obtained from the service provider without any independent examination.

- (iv). The TPT has proposed hire charge for an 80 tonne harbour mobile crane operated by M/s.PSTSSPL. Tariff Guidelines of 2005, require prescription of ceiling rate for the port as a whole which is to be applied commonly for identical services / facilities provided by any service provider authorised by the Major Port Trust without reference to any individual service provider.



Given the above mandate, it is not possible to prescribe rate solely based on the cost and investment of a particular operator as the revenue model so derived may not necessarily fit in case of another service provider offering the same services. It is, therefore, found appropriate to arrive at the ceiling rate based on standard capacity and normative cost of operating mobile harbour crane.

- (v). In Paradip Port Trust (PPT) even though HMC with different capacities are deployed by various crane service providers authorised by the port, for the purpose of fixation of hire charge of HMC, the PPT has formulated its proposal based on certain assumed norms and parameters for HMC of 100 tonnes capacity.

Even at the TPT, possibility of induction of additional cranes in future cannot be ruled out. This Authority, therefore, decides to prescribe hire charge on normative basis for a 100 tonnes capacity HMC and link the tariff to the performance of the crane. Linking of tariff with performance will to a great extent take care of the interest of users and the service provider even when the actual capacity of the crane deployed varies within a range from the standard HMC considered in this exercise.

- (vi). It is to be noted that from the user's point of view, that the duration of deployment of the crane for loading / unloading operations may not be much relevant. The tariff should correlate to the tangible output i.e. cargo handled. The port was, therefore, advised to propose tariff on tonnage basis instead of shift basis. The TPT has not acceded to our advice citing that the charges for ports' mobile harbour cranes are being levied on per hour basis and not in relation to tonnage handled. It has also not assessed the capacity of the cranes in tonnage basis. It is admitted the existing Scale of Rates of some of the major ports including TPT prescribe hire charge of crane in relation to time. This may be because such rates were mainly for miscellaneous services and also due to the fact that there were no norms then evolved for arriving at the crane capacity with reference to the productivity of cranes.

Since the ceiling rates for operating a HMC is to be prescribed without reference to individual operators, the tariff arrived must be based on certain norms and parameters. Clause 2.4.1. of the tariff guidelines of March 2005 also calls for attempts to evolve normative cost of each component of port operations. Since separate set of norms under Clause 2.4.1. of 2005 tariff guidelines are not evolved, it is found appropriate to adopt the norms prescribed in the tariff guidelines of 2008 for determining the hire charge based on standard cost of operating a harbour mobile crane. The fixation of tariff based on normative approach linked to performance would also encourage service providers to bring efficiency in operations and protects the users from inefficient operations.

- (vii). The tariff guidelines of 2008 for upfront tariff fixation prescribe the handling norms/ guidelines for dedicated facilities such as coal, iron ore and container handling. Apart from that, guidelines / handling norms are prescribed for multipurpose cargo terminal covering dry bulk cargo and break bulk cargo which are found relevant in this case based on cargo profile handled by the crane in the past few years. The information furnished in this proceeding reveal that though granite is the main cargo handled by the existing HMC at TPT, other cargo such as project cargo, machinery, urea, MOP, rock phosphate, etc. are also handled by HMC during the years 2006-07 to 2008-09. Similar cargo items are expected to be handled in future. Despite specific request, the TPT has not furnished the exact cargo share likely to be handled by the harbour mobile crane. No meaningful analysis of cargo mix can be drawn from the list of cargo items furnished by the TPT as the unit of cargo handled is not uniform.

In the absence of availability of information on the share of capacity allocable to different cargo, the standard capacity of crane is arrived separately for cargo groups i.e. dry bulk cargo and the break bulk cargo with reference to the handling norms prescribed for respective cargo groups in the guidelines of 2008. For this

purpose, number of working hours per annum is considered at 4000 based on normative level of working hours prescribed in the 2008 guidelines for estimating the power / fuel cost for loading / unloading equipment deployed at multipurpose cargo berth.

The tariff guidelines of 2008 prescribe a norm for cargo handling at multipurpose berth at a rate of 10,000 tonnes per day for dry bulk cargo comprising food grains & fertilizer and coal, limestone, minerals etc.,. The output norm of 10000 tonnes per day prescribed in the tariff guidelines of 2008 is with reference to operation of 3 numbers of wharf cranes of 20 tonne capacity each. Since the exercise is to prescribe hire charges for the HMC of 100 tonne capacity, the norm prescribed in the 2008 guidelines for the per day handling rate needs to be adjusted suitably. Considering the higher handling capacity of HMC as compared to the aggregate capacity of the wharf cranes prescribed in the 2008 guidelines, in the absence of any other norms available, it is reasonable to reckon a 25% increase over the handling rate of 10000 tonnes per day prescribed for operation of 3 numbers of 20 Tonne ELL cranes. Similar approach is followed in the case relating to fixation of hire charge of HMC at Paradip Port Trust. It is notable that the one the three cranes operated in the port of Paradip which is reportedly 100 tonnes capacity has performed in the range of 11319 tonnes to 12451 tonnes per day.

- (viii). The capital cost of the 100 tonne HMC with two grabs estimated by the Paradip Port Trust for fixation of hire charge of HMC is Rs.3007.74 lakhs including freight and duties. The estimated capital cost is substantiated with the budgetary quotations obtained by the PPT. Capital cost as estimated by the PPT is relied upon and considered for the purpose of this analysis subject to updating the exchange rate with the prevailing rate. The exchange rate applied by the PPT for conversion of the budgetary quotations in Euro is Rs.67.78 which is updated to Rs.66.7875 to reflect the exchange rate prevailing at the time of analysis of this case. The capital cost of HMC accordingly works out to Rs.2963.70 lakhs.
- (ix). (a) There is no explicit fuel consumption norm for a harbour mobile crane prescribed in the tariff guidelines of 2008. Fuel consumption estimated by the Paradip Port Trust for a 100 tonne mobile crane is 70 litres / hour. The fuel consumption by a 104 tonne HMC operated by the Vizag Seaport Private Limited a private bulk terminal operator in Visakhapatnam Port Trust is indicated at 60 litres / hour.

Since no separate norms for consumption of fuel by HMC is available, fuel consumption estimated by PPT for a 100 tonne HMC is considered. The unit cost of fuel considered by the TPT at Rs.34.83 per litre is updated to Rs.34.98 per litre prevailing at the time of analysing this case.

- (b). The repairs and maintenance cost and insurance are estimated at 5% and 1% respectively of capital cost of crane as per the norms prescribed in the guidelines of 2008.
- (c). The guidelines of 2008 stipulate estimation of license fee based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Ports. The TPT has estimated rent at Rs.4.46 lakhs under the head 'Other items'. Presuming that the estimates furnished by the TPT are based on the prevailing rates, the rent estimated by the TPT is considered as license fee in this analysis.
- (d). Depreciation is estimated at 10.34% on the capital cost of the crane as per the rate prescribed under the Companies Act 1956.
- (e). Other expenses are estimated at 5% of the capital cost of crane as per the norms prescribed in the guidelines of 2008.
- (x). The TPT has estimated return on capital employed at 15% on the depreciated value of assets. This Authority has adopted the ROCE at 16% for the tariff cases to be decided in the year 2009-10 which is considered for arriving at the hire



charge for HMC. Return is allowed on the average written down value of assets for three years period for which tariff is to be fixed which works out to Rs.376.13 lakhs.

- (xi). The total estimated annual revenue requirement of operating HMC is Rs.1111.00 lakhs which is aggregate of operating cost of crane Rs.734.87 lakhs plus 16% return Rs.376.13 lakhs. As stated earlier, hire charge for HMC is arrived for broad cargo groups with reference to their respective standard capacity.
- (xii). The tariff guidelines of 2008 prescribe norms also for fixation of rate for break-bulk cargo like steel & bagged cargo and other cargo. It prescribes handling rate of 4000 tonnes per day for steel & bagged cargo and 2500 tonnes per day for others with the deployment of 3 numbers of 20 tonne ELL cranes. As stated earlier, the output norms prescribed in the guidelines are with reference to operation of 3 numbers of wharf cranes of 20 tonne capacity each whereas the exercise is to prescribe hire charge for a 100 tonne HMC. Further, it may be relevant to mention that HMC may handle other cargo without grabs not being fitted to the crane. Hence the handling rate prescribed in the guidelines need to be updated to recognise the above elements.

Despite several request made to the TPT to furnish the average performance of cargo handled by the HMC at the port, the TPT has expressed its inability to furnish the requisite details stating that the crane is utilised only intermittently and not on continuous basis. It has furnished details of annual throughput of cargo handled by the HMC during the years 2005-06 to 2009-10 along with the breakup of commodities. No conclusion could be drawn about the average performance of handling with reference to various other break cargo such as machinery, project cargo, etc., Based on the data of quantum of cargo handled and the number of shifts for handling such cargo provided by the TPT with reference to granite which is one of the main commodity handled by the crane at the TPT, it is observed the handling performance level varies in the range from 2475 tonnes per day to 4341 tonnes per day during the last four years.

For the reasons explained in the preceding paragraph and also recognising that the handling rate of granite reported by TPT is achieved by a second hand harbour mobile crane, this Authority is of the view that considering 50% increase over the handling rate prescribed in the 2008 guidelines may not be unrealistic. This Authority, therefore, decides to reckon a 50% increase over the handling rate prescribed in the guidelines for steel and bagged cargo and other break bulk cargo. Similar approach is followed in the case relating the fixation of hire charge of HMC at Paradip Port Trust.

Accordingly, updated normative handling rate of 6,000 tonnes per day for steel and bagged cargo, and 3750 tonnes per day for other cargo are considered in this analysis.

Following these adjusted norms and 4000 hours of working of the crane in a year, as prescribed in the tariff guidelines of 2008 and keeping in view 70% utilization factor, the rate per tonne for use of the HMC works out to Rs.37.33 per tonne for dry bulk cargo, Rs.77.80 per tonne for handling steel & bagged cargo and Rs.124.55 per tonne for other cargo to achieve the estimated annual revenue requirement of Rs.1111.00 lakhs for the respective cargo group.

- (xiii). The statement submitted by the TPT for use of HMC has been modified in line with the above analysis. A copy of the statement is attached as **Annex - I**.
- (xiv). Clause 4.3. of the tariff guidelines of March 2005 stipulates prescription of concessional tariff for coastal cargo. The said clause further stipulates that the cargo related charges for all coastal cargo, other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo related charges.

The TPT has not proposed concessional tariff for coastal cargo for ship to shore transfer of cargo or vice versa using the HMC on the grounds that private equipment deployed by private service provider do not have scope of cross subsidizing the concessional charge, the facility which is otherwise available to the port.

Prescription of concessional tariff on coastal cargo / container / vessels in cargo related charge and vessel related charge is a policy directions issued by the (then) Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) in the Central Government to this Authority which is also incorporated in the tariff guidelines of 2005. The rates prescribed by this Authority are, therefore, bound to reflect the policy decision irrespective of the person who is going to charge such rate. The objective is the concerned section of trade should get the stated benefit.

The estimated annual revenue requirement of Rs.1111.00 lakhs will have to be realized from foreign and coastal cargo handled. That being so, the concessional rate requires to be determined taking into consideration the share of the estimated capacity of the HMC for handling coastal cargo and suitable adjustment in the rate for handling foreign cargo. The TPT has, however, not furnished break up foreign/coastal cargo handled by the HMC at its port so as to recognise the impact of concessional tariff applicable to coastal cargo while fixing the hire charge of crane. In the absence of information relating to the share of the capacity of the HMC to handle coastal cargo and to comply with Clause 4.3. of the tariff guidelines of March 2005, coastal rate is prescribed at 60% of the rate prescribed for normal cargo. It is, however, open for TPT to come up with a suitable proposal for adjustment in rates if concessional tariff prescribed for coastal cargo is likely have significant impact on the estimated revenue model considered in this analysis.

- (xv). The hire charge for 100 tonne HMC crane arrived in this analysis is with reference to the performance for handling different cargo groups adopting the handling norms prescribed in the guidelines of 2008. As it is possible to have actual performance varying from the standards assumed in this calculation, it is necessary to prescribe tariff linked to performance levels. Incidentally, Clause 5.9. of the tariff guidelines of 2005 also recommends linking tariff to the benchmark levels of productivity, providing incentive for better performance and disincentive for performance below the benchmark levels. The performance linked tariff will provide for incentive to the service provider for high performance and disincentive for underperformance.

The proposal filed by the TPT does not contain any productivity linked tariff. In the absence of any productivity related details made available by the TPT, it is not possible to evolve a scientific formula for prescribing an incentive / disincentive tariff scheme with reference the productivity of HMC.

In the absence of any analysis furnished for determining performance linked tariff scheme, an incentive / disincentive scheme based on the model followed in the case relating to the PPT is made applicable in this case also. The standard productivity level assumed for arriving at the tariff is treated as the base level. Accordingly, the performance linked tariff structure is prescribed providing for a reward of 5% by way of increment in the base rate if the performance achieved is 1000 tonnes higher than the benchmark level and a disincentive by way of reduction in the base rate by 5% if performance achieved is 1000 tonnes lower than the benchmark.

The hire charge for HMC proposed by the TPT is Rs.45082 per shift. As against this, the hire charge for HMC for handling other break bulk cargo based on the unit rate of Rs.124.55 per tonne for achieving 3750 tonnes in a day will be Rs.155689/- per shift. The per tonne rate fixed by this Authority may appear to be higher than the tariff on shift basis proposed by the TPT. This is mainly because the capital cost and the relevant operating cost considered by the TPT are very low as compared to the tariff fixed by this Authority based on standard cost of providing the service of HMC. Further, it has to be recognised that at the rate proposed by the TPT on shift basis, users are likely to be burdened for the full shift rate even if



the HMC underperforms. But, since the tariff is prescribed on per tonne basis and linked to productivity level, users will pay for the output at the stated level of performance.

At the same time, the performance linked tariff will encourage private service providers to maintain higher efficiency level in order to enhance his returns due to higher rates prescribed. Such efficiency improvement will also be benefit users due to faster turn around of vessel. As stated earlier, the slabs for performance linked tariff introduced are not based on any well analysed data. The TPT is, therefore, advised to formulate a more scientific incentive / disincentive scheme at the time of the next tariff review of this item.

- (xvi). The tariff guidelines of 2005 stipulate a tariff validity cycle of 3 years. Accordingly, the hire charge for crane fixed by this Authority will be valid for three years from the date of implementation of the Order.
- (xvii). The TPT has only proposed rates for HMC. It has not proposed any conditions governing application of rates. Since the tariff is fixed linked to productivity level, it is necessary to define the conditions in order to avoid ambiguity. The PPT has in its proposal for fixation of hire charge of HMC proposed formula for arriving at the average berth day output of HMC. It has also proposed provisions to measure performance in case of breakdown of HMC for more than an hour, stoppage of operations of HMC, penalty in case of shifting of vessel on account of breakdown / non-performance of vessel, etc., which may be relevant in the case of TPT. Hence, the conditionalities prescribed in the PPT case are incorporated in the TPT case also. The TPT may come up with a suitable proposal if it finds any other conditions are relevant to the operations of HMC in its port or finds the conditions prescribed by this Authority are not relevant in its case.
- (xviii). The Tuticorin Chamber of Commerce and Industry and Tuticorin Stevedores Association have pointed out that the TPT in addition to the berth hire charges collects 20% of berth hire as cranage charges from the users for use of crane provided by the crane service provider. While processing the case, most of the users / user associations have objected said the levy collected by the TPT.

Whilst the TPT at one place has clarified that the issue of collection of 20% of berth hire charges as cranage does not arise as cranage charge is inbuilt in the berth hire charges. The TPT at other place also admits that that based on agreement with the Tuticorin Stevedores Association, M/s.PSTS and Sons Private Limited and M/s.Diamond Shipping Agencies, license fee for the equipment equivalent to the 20% of the berth hire is being collected either from the owner or the user as the case may be.

This Authority would not like to intervene if any additional charge is collected by the port from the authorised service provider as a part of the licencing arrangement between them as such payment is akin to revenue share. Revenue share item is not considered as pass through in the tariff fixation exercise of HMC as per the tariff guidelines of 2005 and 2008.

However, statutory provision does not allow either the TPT or any service provider authorised by the port to collect any charge from users under any name which has not been approved by this Authority. The TPT should refrain from collecting any charge linked to berth hire from the users for permitting use of HMC as no such tariff is approved by this Authority.

As correctly stated by the TPT, the berth hire charge prescribed in the Scale of Rates of the port is inclusive of wharf crane. A rebate of 20% is prescribed in the existing Scale of Rates if a vessel is berthed in a non-crane berth. Since the HMC is provided by a service provider at berths where port has not deployed its own wharf crane, berth hire applicable for non-crane berth should only be applied by the port. If crane deployed by service provider is hired by users, then, the charges for use of HMC prescribed by this Authority will be payable by them separately to the operator.

132 GI/10-7

- (xix). The TPT in its proposal has sought approval of the proposed rate of US\$3000 per shift levied by the service provider on an adhoc basis pending the approval of the rate by this Authority. It has stated that the proposed rate was levied based on the agreement with Tuticorin Stevedores Association, M/s. Diamond Shipping Agencies and service provider M/s. PSTSSPL. The proposal of the TPT was taken on consultation with the relevant stake holders and the joint hearing convened in this case was to hear the views of the stake holders on the proposed rate of US\$3000 per shift. Users have not raised any pointed objection on the rate proposed.

It is notable that implementation of adhoc rate by the port is subject to certain conditions prescribed in the tariff guidelines. The adhoc tariff authorised by the TPT is not fully in compliance with clause 2.17.1. to 2.17.3. of the tariff guidelines.

However, recognising that generally the users have not raised pointed objection on the rate proposed by the TPT during the proceedings of this case, this Authority ratifies the action of the TPT and recognizes the measure of TPT to implement the rate of US\$ 3000 per shift on ad-hoc basis for use of the HMC. The levy of proposed rate on ad-hoc basis is allowed from the date of commencement of operations of HMC at TPT till the effective date of the implementation of the revised rate notified by this Authority. The TPT is advised to refrain in future from implementing any tariff arrangement on adhoc basis which is not in conformity to the tariff guidelines.

- (xx). Tuticorin Custom House Agent's Association citing that there are number of other equipment such as fork lifts trucks, cranes, front end loaders, etc., being operated in the port area has requested this Authority to also regulate tariff of other handling and transport services offered in the port area. When specifically advised the port to identify similarly placed cases within its area of operation and propose its plan of action, the port has submitted that the 80T mobile crane is the only equipment authorised by the TPT for providing service in the port. As agreed by the TPT subsequently during the proceeding of this case, the port is advised to file proposal in respect of similar other cases which fall under ambit of tariff regulation to regulate such tariff items in terms of clause 7 of the 2005 tariff guidelines.

13.1. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the following to be inserted in Schedule 5.20. - Charges for hire of Harbour Mobile Crane under Chapter - V Miscellaneous Charges in the existing Scale of Rates of the Tuticorin Port Trust:

**"5.20. Charges for use of Harbour Mobile Cranes installed by the private operators:**

- (I). For Dry Bulk Cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in Rs.)	
	Foreign	Coastal
9500-10499	31.72	19.03
10500-11499	33.59	20.15
11500-12499	35.46	21.28
12500	37.33	22.40
12501-13500	39.20	23.52
13501-14500	41.07	24.64
14501 - 15500	42.94	25.76

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2<sup>nd</sup> thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The rate for third thousand tonnes was arrived by enhancing the base rate by 115%. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 15500 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 9500 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.



(II). For Break-bulk cargo:

(A). Steel and Bagged Cargo

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in Rs)	
	Foreign	Coastal
5000-5999	73.91	44.35
6000	77.80	46.68
6001-7000	81.69	49.01

**Note.** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 7000 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 5000 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(B). Others

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in Rs)	
	Foreign	Coastal
2750-3749	118.32	70.99
3750	124.55	74.73
3751-4750	130.78	78.47

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 4750 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 2750 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

#### Notes.

(i). The formula for calculation of average berth-day out put is as follows:

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by the HMC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hours}$$

(ii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.

(iii). If one HMC works with another HMC or ELL crane/s, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the HMC's load meter.

(iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by HMC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.

(v). In case of stoppages of operation of HMC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the HMC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of HMC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the HMC. All stoppages in loading / unloading operations during working of HMC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.

(vi). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of HMC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of Rs.1,00,000/- (Rupees one lakh only). The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the port.

- (vii). In case of dispute on the average output, the decision of the port trust will be final and binding."

13.2. Since the adhoc rate is already in operation, the ceiling rates fixed now will come into effect after expiry of 15 days from the date of its notification in the Gazette of India and shall remain valid for 3 years.

13.3. As per clause 7.2. of the tariff guidelines, the rate approved by this Authority for Harbour Mobile Crane is a ceiling rate and will apply commonly at the port for identical facility / service offered at the port without reference to any particular service provider. As per clause 7.3. of the tariff guidelines, the Port Trust may ensure, by suitably including a necessary condition in the authorisation arrangement that the authorised service providers do not charge more than the prescribed ceiling rates.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT III/4/143/09-Exty.]

#### ANNEX - I

#### Cost calculation for fixation of rate for use of 100 tonne Harbour Mobile Crane provided by authorised service provider at the Tuticorin Port Trust

##### A. For Dry bulk cargo

		As furnished by Tuticorin port Trust		Norms if any prescribed in 2008 tariff guidelines (for multipurpose cargo berth)	Modified Calculation		Rs. in Lakhs
Sr. No.	Particulars	Workings			Workings	For Dry bulk - (a) food grains & fertiliser (b). Coal, lime stone, minerals, etc.	
I	Cost of Mobile Harbour Crane (Rs. Lakhs)		416.58				2963.70
II	A. Capacity (in terms of shifts / hours per annum) computed by TPT						
	Available working shifts per annum	300 days * 3 shift per day	900				
	Norms of availability as per Government guidelines		60%				
	Capacity in shifts per annum	900 * 60%	540				
	Capacity in terms of hours / annum		4320				
	B. Capacity in tonnes/ annum computed by TAMP						
	Handling rate per hour (in tonnes)			Dry bulk a) Food grain, fertiliser = 10000 tonnes / days (for vessels more than 30000 tonnes parcel size) b) Coal, Lime stone, minerals, etc. = 10000 tonnes / days	25% above the handling norms prescribed in the guidelines i.e. 12500/ (24 hours * 70% utilisation factor)		744
	Working hours per annum			A norm of 4000 hours of working in a year is prescribed for estimating power / fuel cost			4000
	Annual Capacity (in tonnes)						2976000
	Annual Capacity (in Million tonnes)						2.976
III	Operating Cost		Rs. in lakhs				Rs. in lakhs
	(a). Fuel cost	Fuel (30 lbs per hour * Rs. 34.83 per litre * 4320 hours) + oil (2 lbs per hour * Rs. 110 per litre per unit * 4320 hours)	54.64		70 lbs per hour * Rs. 34.98 per litre * 4000 hours		97.94
	(b). Repairs & Maintenance cost		54.16	5% on cost of mechanical equipment	5% * Rs.2963.70 lakhs		148.19
	(c). Insurance		12.82	1% on cost of mechanical equipment	1% * Rs.2963.70 lakhs		29.64
	(d). Depreciation	10.34% * Rs. 416.58 lakhs	43.07	As per norms prescribed in Companies Act	10.34% * Rs.2963.70 lakhs		306.45
	(e). Rent (License Fee)		4.46	As per Scale of Rates of concerned port	Rent as estimated by the TPT is considered as license fee		4.46
	(f). Other Expense		20.04	5% of Gross fixed Asset Value	5% * Rs.2963.70 lakhs		148.19
	- Security Charges		1.12				
	- Salaries & Others		17.42				
	- Dock Safety and other Exp		1.50				
	Total (a) to (f)		189.20				734.87



IV	ROCE	15% * Rs.361.63 lakhs	54.25	16% on capital employed	16% * Rs.2350.81 lakhs	376.13
V	Total Cost plus Return on Investment		243.44			1111.00
VI	Hire Charge per shift	Rs. 243.44 lakhs /540 shifts	45082			
VII	Hire Charge per tonne (Foreign) in Rs.				Rs.1111.00 lakhs /2.976 million tonnes	37.33
VIII	Hire Charge per tonne (Coastal)				60% * Rs. 37.33	22.40

**B. For break bulk cargo**

Sr. No.	Particulars	Working	Steel & bagged cargo	Others
I	Cargo Handling rate at 50% above the norms prescribed in upfront tariff guidelines 2008 for multipurpose cargo terminal (in tonnes / day)		6000	3750
II	Cargo Handling rate in tonnes / hour	Sr. no I / (24 hours * 70% utilisation norm)	357.00	223
III	Working hours (per annum)		4000	4000
IV	Capacity (tonnes / annum)	Sr. No II * III	1428000	892000
V	Total cost plus return as estimated in Sr. No V in the first table (Rs. in lakhs)		1111.00	1111.00
VI	Hire Charge per tonne (Foreign going) in Rs. / tonne	Sr. No V / IV	77.80	124.55
VII	Hire Charge per tonne (Coastal) in Rs. / tonne	60% of Sr. No VI	46.68	74.73

@ Note : Workings for capital employed

Gross value of HMC

Rate of Depreciation as per provisions of Companies Act

Rs. 2963.70 lakhs

10.34%

Year 1

2963.70

Year 2

306.45

2657.25

Year 3

2657.25

306.45

2350.81

2350.80684

306.45

2044.36

Value of HMC at the beginning of the year

Depreciation

Written down value at the end of the year

Average written down value

132 4710-8